



Le Rif est une vaste région du nord marocain, coupée par une chaîne montagneuse sinueuse qui culmine à 2500 mètres. Les communications difficiles sont rendues plus ardues encore par le climat extrêmement contrasté, pluvieux et très froid en hiver, sec et surchauffé en été. C'est dans ce massif montagneux, physiquement hostile, sans routes, sans villes, que se situent les territoires des Rifains, berbères sédentaires, guerriers remarquables, regroupés en micro-sociétés indépendantes les unes des autres.

Les origines de la guerre du Rif

Lorsque s'engagea la guerre, le Rif était partagé en deux zones d'influence, l'une française, l'autre espagnole, mal délimitées et ignorantes des réalités ethniques. À l'origine du conflit : un homme, Abd-el-Krim, issu d'une des plus grandes tribus du Rif, les Beni Ouriaghel. Entré en dissidence, il commença par faire face aux offensives du général Silvestre en novembre 1920. Les succès espagnols initiaux furent éphémères et, le 22 juillet 1921, le poste principal d'Anoual succomba devant les assauts rifains. L'armée espagnole était en déroute, le général Silvestre et plusieurs de ses officiers

supérieurs disparaissaient dans ce combat. Cette retentissante victoire assurait à Abd-el-Krim un grand prestige et un énorme butin en armes et matériel¹. Il vola de succès en succès et parvint à se faire proclamer par ses pairs, le 14 février 1923, « *émir du Rif* ». Dès mai 1922, il tenta de négocier avec les autorités françaises la reconnaissance d'un gouvernement rifain mais Lyautey refusa, lui opposant que la seule autorité au Maroc restait celle du Sultan². Abd-el-Krim s'avança alors jusqu'aux limites du protectorat français, sur les rives de l'Ouergha, puis attaqua en 1924. Mais les Beni Zeroual, alors alliés des Français, le repoussèrent, sous la direction du chérif Derkaoui. Il se lança alors dans

*Vue aérienne
du village de
Bou Redoud
pendant les combats
du 19 janvier 1926,
photographie
prise depuis un
Breguet XIV A2 du
37^e régiment aérien
d'observation*



La campagne du Rif (1925-1927)

consécration d'une aviation
d'appui-protection

Jean-Baptiste MANCHON

une intense action politique de propagande et de terreur³.

Devant la menace, les Français franchirent l'Ouergha, au printemps 1924, afin de constituer des postes pour renforcer la protection de la vallée. En réponse, le djihad fut proclamé, les tribus se soulevèrent et engagèrent des actions de guérilla contre les troupes françaises et leurs alliés. Le chef rifain rassembla alors une armée d'environ 60 000 hommes, à la mobilité extrême, endurants, audacieux, excellents tireurs qui connaissaient le terrain et savaient en tirer profit. Mais ils craignaient les bombardements et étaient désorientés face aux manœuvres

d'unités constituées. En outre, leur adhésion aux ambitions d'Abd-el-Krim était fluctuante. Des divisions subsistaient et le maréchal Lyautey s'en faisait l'écho dans sa lettre du 11 décembre 1924 à Édouard Herriot, président du Conseil : « *il y a néanmoins là des fissures, des divisions et des points faibles sur lesquels une action politique soutenue et avisée, que j'ai d'ailleurs dès maintenant fortement amorcée, peut intervenir efficacement* »⁴.

Il lui fallait néanmoins, pour soutenir cette action politique, une force militaire suffisante. Or il ne disposait à l'automne 1924, pour toutes forces aériennes, que du 37^e régiment d'aviation, placé sous le com-

¹ Hardy Georges, « Le Maroc » in Hanotaux Gabriel & Martineau Alfred (dir.), *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, Tome III, Plon, Paris, 1931, p. 320 & Courcelle-Labrousse Vincent & Marmié Nicolas, *La Guerre du Rif - Maroc 1921/1926*, Tallendier, Paris, 2008, p. 63-69.

² Pesquiès-Courbier Simone, « La guerre du Rif : l'aé-

ronautique militaire française dans la guerre du Rif » in *Icare*, n° 121, juin 1987, p. 55.

³ Rapport de Bouilloux-Lafont sur le projet de budget du Ministère de la Guerre pour l'exercice 1927 - A.A.N., I, n° 3393, an S.O., p. 1430 [1926] - Documents parlementaires n° 114¹.

⁴ Lettre du 11 décembre 1924, Rabat (Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 56-57).

Ordre de bataille du 37^e régiment d'aviation, début avril 1925 (État-major : Rabat)

Aviation de secteur (observation & coopération)			Aviation réservée (bombardement)
Nord-marocain	Sud-marocain	Zones montagneuses et désertiques	Meknès
1^{re} escadrille* , Fès 2^e escadrille , Taza 4^e escadrille , Beni-Malek	5 ^e escadrille, Marrakech 6 ^e escadrille, Kasbah-Tadla	3 ^e escadrille, Bou-Denib 9 ^e escadrille, Assaka	7^e escadrille 8^e escadrille 10^e escadrille

* En gras, les unités immédiatement mobilisables par le maréchal Lyautey le 13 avril 1925.

mandement du colonel Armengaud depuis le 17 juillet 1924, fort de 10 escadrilles de 8 avions chacune. À l'exception d'une force réservée de bombardement de 3 escadrilles stationnées à Meknès, ces unités étaient réparties sur tout le territoire du Maroc, si bien que le maréchal Lyautey ne disposait, au printemps de 1925, que de 6 escadrilles face au front nord qui se dessinait, réserve générale comprise⁵. Par ailleurs, outre la grande base de Casablanca, où était situé le parc 37, qui assurait les approvisionnements et les grandes réparations, l'infrastructure se composait, au Maroc de 8 terrains auxiliaires pour les escadrilles dont 4, face au front nord (Fès, Taza, Beni-Malek et Meknès), ainsi que de terrains de secours sur les routes principales, tous les 50 ou 100 kilomètres, dont certains facilement transformables en terrains avancés, si nécessaire.

Au demeurant, la défense du Maroc, qui sortait fragilisée des derniers développements rifains, intéressait plus généralement la protection de toute l'Afrique Française du Nord. C'est ce que faisait remarquer, à l'automne 1924, le maréchal Lyautey pour justifier ses demandes de renforcement du corps d'occupation du Maroc. Dès le 29 novembre, il demanda instamment de pouvoir disposer

pour les opérations à venir de deux escadrilles supplémentaires en provenance de l'aviation d'Algérie⁶. Il finit par obtenir gain de cause : le Ministre de la Guerre décida, le 27 février 1925, de lui faire envoyer deux escadrilles des groupes d'Algérie-Tunisie dans le cadre du plan de renfort « M » prévu depuis 1923. Néanmoins, les lourdeurs administratives et les lenteurs inhérentes à ce type de déplacement firent que ces deux unités n'étaient pas encore à pied d'œuvre au Maroc lorsque se déclencha l'offensive rifaine⁷.

L'attaque rifaine et le renforcement de l'aéronautique

Le 13 avril 1925, Abd-el-Krim envahit le territoire des Beni Zeroual au nord de l'Ouergha et occupa le pays en 5 jours, malgré les 120 bombardements, effectués durant 3 jours, par les 18 avions rassemblés spécialement à Beni-Malek. Après le 15 avril, la dissidence se propagea rapidement. Ces premiers succès d'Abd-el-Krim lui rallièrent de nombreuses tribus, soucieuses de ne pas subir le même sort que les Beni Zeroual. Aussi, fort de ces nouveaux contingents, il attaqua, d'ouest en est, toute la ligne de front française, à partir du 25 avril. Les rebelles franchirent en masse l'Ouergha et de très nombreux postes français subirent un assaut en règle. Malgré une intervention énergique de l'aviation, les résultats restèrent incertains.

Deux groupes mobiles furent alors constitués par le général de Chambrun : l'un à l'est, au nord de Taza, sous le commandement du colonel Cambay et l'autre à l'ouest, dans la région d'Ouezzane, sous celui du colonel Noguès. Le groupe de l'ouest dut intervenir immédiatement. Les 27 et 28 avril, avec l'aide de l'aviation, il dégagna le poste de Bou Toumeur et le bataillon Combe, coincé entre

Les avions d'armes du 37^e RA en 1925

Le 37^e RA était doté, au moment du déclenchement de la guerre du Rif, de *Breguet XIV A2* à moteur *Renault* de 300 cv, appareils omnirôles, vieillissants mais robustes, dont le rendement comme avion de bombardement s'avéra insuffisant. Leur charge utile, n'était que de 160 kg, soit, en configuration classique, 16 bombes de 10 kg de type *Michelin*. Leur remplacement partiel par des *Breguet XIX* plus lourds et au rayon d'action plus important ou l'envoi au Maroc d'unités alignant cet appareil bien plus récent, un moment envisagé au printemps 1925, fut finalement refusé par le Ministère de la Guerre qui estima que cet avion n'était pas suffisamment au point pour être engagé dans une campagne coloniale.

Ordre de bataille du 37^e régiment d'aviation, fin mai 1925 (État-major : Rabat)

Front Nord				Front Centre	Front Sud
Groupelement d'aviation Ouest E.M. : Beni-Malek Cdt Mézergues 4 ^e escadrille 8 ^e escadrille 1 section, 6 ^e esc.	Groupelement d'aviation Centre E.M. : Fès Cdt Donnio 1 ^{re} escadrille + 1 section 3 ^e esc. 10 ^e escadrille + 1 section 5 ^e esc.	Groupelement d'aviation Est E.M. : Taza Cne Lehideux 2 ^e escadrille 11 ^e escadrille	Aviation réservée E.M. : Fès Cdt Dangelzer 7 ^e escadrille 13 ^e escadrille 17 ^e escadrille 18 ^e escadrille	Bou-Denib 3 ^e escadrille Assaka 9 ^e escadrille	Marrakech 5 ^e escadrille Kasbah-Tadla 6 ^e escadrille

saire de remonter les avions à Casablanca. Mais cela traduisait aussi l'existence d'une réelle interdépendance dans la défense aérienne de l'Afrique du Nord. Aux deux escadrilles déjà en mouvement en vertu d'ordres antérieurs et qui étaient à pied d'œuvre au Maroc dès les 3 et 5 mai, furent ajoutées quatre nouvelles escadrilles d'Algérie-Tunisie, mobilisées le 2 mai. Lorsque la dernière arriva au Maroc, le 10 juin, il ne restait plus que deux formations aériennes en Algérie-Tunisie. En outre, les 2^e et 6^e escadrilles du 11^e Régiment d'Aviation de Bombardement de Metz reçurent également l'ordre de faire mouvement sur le royaume chérifien, le 2 mai. Elles arrivèrent à Casablanca le 19 mai suivant. Le temps de remonter les avions, elles furent engagées 8 jours plus tard respectivement comme 17^e et 18^e escadrilles du 37^e RA au sein de l'aviation réservée¹¹. Ceci démontre l'importance de l'effort fourni dans le domaine aéronautique mais également la célérité toute relative de la concentration de forces au début du conflit. C'est pourquoi, afin de parer au plus pressé, le colonel Armengaud mobilisa face au Rif des sections d'avions fournies par les escadrilles des fronts centre et sud. Enfin, un groupe d'aviation sanitaire autonome fut constitué dès le mois de mai pour assurer au mieux ce service primordial et vital, dans bien des cas¹².

Mais dès l'arrivée des premières formations aériennes d'Algérie, le commandant de l'aéronautique et l'État-major prirent conscience de la nécessité de former les aviateurs nouvellement arrivés aux spécificités de ce conflit. Des officiers et sous-officiers du 37^e RA furent dès lors affectés à ces unités pour en former le personnel lors de leur séjour à Meknès, en position d'attente. En effet les indices traditionnels (bivouacs, convois, artillerie) n'existaient pas et les observateurs, formés durant la Grande Guerre, furent décontenancés par ces nouvelles conditions¹³. Malgré la nécessité pressante de disposer d'un maximum d'équipages opérationnels, on ne délaissa jamais l'instruction des aviateurs. À cette occasion, les nouveaux venus se familiari-

sèrent avec le code des signaux conventionnels mis en service dans les unités françaises du Maroc durant l'hiver 1924-25. Ce mode de communication par panneaux de toile était indispensable pour maintenir le lien avec les postes encerclés et les troupes au sol, si l'on considère la défaillance fréquente des transmissions radios. De plus, un entraînement spécifique fut organisé sur les grandes bases aériennes afin d'apporter au personnel navigant la maîtrise des vols d'assaut et de protection à basse altitude qui remplacèrent l'artillerie de montagne et la cavalerie dans les régions difficiles d'accès¹⁴.

Le ravitaillement et la protection des postes encerclés, exigeaient souvent d'effectuer des vols en basse altitude, extrêmement dangereux, car les tireurs rifains, embusqués près du poste, manquaient rarement leur cible. Plus d'un avion fut abattu ainsi. Quant à la surveillance des colonnes mobiles, qui s'effectuait également à basse altitude pour bien distinguer les différents groupes de combat-

Aviateurs tués en service aérien commandé dans le Rif

Avril – décembre 1925

BOISSE Armand, capitaine, pilote
 COMITI Guillaume, adjudant-chef, pilote
 ESCALAS Jean, sergent, mécanicien
 FAYE Marie, lieutenant, observateur
 GEYER d'ORTH (de) Georges, sergent, pilote
 GORMOTTE Jean, sergent, mitrailleur
 JAGOT Pierre, caporal, pilote
 JAILLE Pierre, capitaine, pilote
 LACARRIÈRE Edmond, sergent, pilote
 LAVENU René, sergent, pilote
 LEUPE Maurice, sergent, mitrailleur
 MÉZERGUES Albert, commandant, pilote
 MICHEL Grégoire, sergent, mitrailleur
 MULLER Jean, sergent, pilote
 PÈRES Paul, lieutenant, observateur
 PREFACI Vincent, sergent, mitrailleur
 RAPHENNE Charles, sergent, pilote
 RIBEYRE Jean, sergent, pilote
 ROBINET André, caporal, mitrailleur
 SAVORNIN Edmond, sergent, pilote



Breguet XIV A2 (contrairement à ce qu'indique la légende d'origine) de la 20^e escadrille du 37^e RAO (ex -14^e escadrille) dont l'insigne est un aigle noir surmontant les armes de la ville de Mulhouse

tants, elle consistait, classiquement, à repérer l'ennemi, et à créer un couloir de sécurité, de part et d'autre des unités en marche, par des bombardements incessants.

Pour maintenir les liaisons avec les groupes mobiles, les escadrilles devaient disposer de terrains avancés ; or une partie d'entre eux avait été perdue à cause de la progression des rebelles. On en créa d'autres, le plus près possible des zones de combat. Mais l'insécurité était telle que, dans bien des cas, ces bases d'opérations ne pouvaient offrir un abri sûr, la nuit. Aussi, les avions

regagnaient-ils souvent leur base d'origine, chaque soir. Corollaire à cette situation inédite, le personnel mécanicien, le matériel, les ingrédients, les bombes devaient être transportés, à l'aube, du poste le plus proche au terrain auxiliaire et effectuaient le chemin inverse, chaque soir. Ces va-et-vient ajoutaient fatigue et danger pour le personnel. C'est pourquoi cette lourde procédure ne fut appliquée que pour les grosses opérations. Mais elle permettait de multiplier par 3 ou 4 le rendement journalier des unités, c'est-à-dire le nombre possible de passes au-dessus des Rifains¹⁵.

¹¹ Les deux premières unités arrivées les 3 et 5 mai furent, respectivement, la 2^e escadrille du 1^{er} GAA d'Alger et la 1^{re} escadrille du 3^e GAA de Sétif. La 1^{re} escadrille du 2^e GAA d'Oran, la plus rapide, mit 4 jours à rejoindre Fès, entre le 4 et le 8 mai. La plus lente fut la 2^e escadrille du 3^e GAA qui mit, à compter du 3 mai, 37 jours à faire mouvement vers le Maroc car elle dut attendre un complément en personnel de la Métropole. Les formations aériennes, détachées au 37^e RA du Maroc, recevaient une nouvelle numérotation : 2^e escadrille du 1^{er} GAA (11^e escadrille), 1^{re} escadrille du 1^{er} GAA (12^e escadrille), 1^{re} escadrille du 3^e GAA (13^e escadrille), 2^e escadrille du 3^e GAA (14^e escadrille), 1^{re} escadrille du 2^e GAA (15^e escadrille), 2^e escadrille du 4^e GAA (16^e escadrille), 2^e escadrille du 11^e RAB de Metz (17^e escadrille), 6^e escadrille du 11^e RAB de Metz (18^e escadrille) (Armengaud (général), *Quelques*

enseignements des campagnes du Riff en matière d'aviation (1925-1926), Berger-Levrault, Paris, 1928, p. 3-4 & Lettre n° 1240/ES du 12 mai 1925, Alger - SHD-Air, 2B6, d.1 « Organisation, fonctionnement AFN (1920-1940) »).

¹² Capitaine « X » au 37^e Régiment, « Le 37^e Régiment d'Aviation et l'Aviation du Maroc » in *Revue des Forces aériennes*, n° 15, octobre 1930, p. 1125 & Liste nominative des officiers du 37^e RA (juin/juillet 1925) - Dossier du commandant Louis Battini - SHD-Air, 1P17.830.

¹³ Lettre n° 44/Pdc-1/C du 9 février 1926, Rabat - SHD-Air, 1P17.830.

¹⁴ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 63 & *L'Auto* du 1^{er} décembre 1925 - SHD-Air, X.1b, d. « L'aéronautique française au Maroc (vol.1) - 1911/1930 », s/d. « 1925 ».

¹⁵ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 63.



Le terrain d'aviation de Taza (situé entre le Rif et le Moyen Atlas sur la route de Fez à Oujda), base du Groupement d'aviation Est, 13 août 1924

De fait, devant l'urgence de la situation, la mission de l'aviation fut multiple. D'un point de vue offensif, il lui fallait reconnaître les positions ennemies et découvrir les objectifs propres au bombardement, puis les attaquer à la bombe ou à la mitrailleuse, ravitailler et protéger les postes encerclés, assurer la sûreté rapprochée des colonnes mobiles et même participer directement au combat.

Par ailleurs, les actions de reconnaissance furent essentielles car elles permirent au Haut-Commandement d'avoir une vue générale de la situation. Quotidiennement, elles le renseignaient entre autres sur l'avance de l'ennemi, les villages incendiés et abandonnés ou la présence des groupes armés. La multiplicité des théâtres d'opérations obligèrent à renforcer les sections géographiques de manière à ce qu'une exploitation immédiate des renseignements pût être faite par les bombardiers. Ils cherchaient à détruire non seulement les colonnes ennemies, mais aussi les troupeaux et les lignes de ravitaillement, afin de provoquer de graves difficultés d'approvisionnement pour les rebelles.

Fin mai, la situation était peu brillante : l'invasion rifaine n'avait pas été repoussée. Cependant les forces françaises avaient tenu tête, avec grand courage, à des ennemis plus nombreux, grâce à d'excellents chefs, comme Noguès, Freydenberg, Cambay, Colombat. Mais les troupes étaient épuisées et le maintien des postes s'avérait coûteux en hommes et en matériel. Ainsi, le ravitaillement en glace, nourriture, médicaments et munitions ainsi

que la défense rapprochée du poste d'Aoulaï, sans lesquels ses défenseurs n'auraient jamais pu résister, mobilisèrent jusqu'à 3 escadrilles complètes entre le 2 et le 15 mai. Et leur chef, le commandant Mézergues, fut mortellement blessé durant ces opérations, le 15 mai. Aussi les demandes de renfort, auprès de la Métropole, se firent-elles de plus en plus pressantes¹⁶.

Du reste, dès le 25 mai le général Daugan était nommé par le maréchal Lyautey commandant général des troupes du front nord, avec comme adjoints les généraux de Chambrun et Billotte. Le résident général reconnaissait ainsi, officiellement, l'existence d'un front rifain de près de 300 kilomètres. Le commandant général ordonna le repli de tous les postes dont la position ne répondait pas à une nécessité stratégique ou politique. En revanche, il fortifia Taounat et Tadrar, pour couper toute voie d'accès à Fès et confirma les trois secteurs et leurs responsables¹⁷.

Fin mai et début juin, au centre, le groupe Freydenberg réussit, au prix de maintes difficultés, à replier, évacuer et détruire les postes compris entre l'oued Amzez et le Haut-Leben. Il s'employa ensuite à protéger Taounat, attaqué par Abd-del-Krim qui, avec toutes ses forces disponibles, visait Fès. Tous les postes encore maintenus dans la région subirent les assauts des rebelles. Beaucoup succombèrent ou se firent sauter pour ne pas tomber intacts aux mains de l'ennemi. À l'ouest, dans la région d'Ouezzane, la situation était encore pire. Les troupes françaises, en sous-effectifs, surmenées, étaient obligées de courir d'un



Farman F. 60 Goliath n°123 du lieutenant de vaisseau Campardon de l'aéronautique navale au-dessus du Rif, escadrille 5 B2, 1925/26

poste à l'autre ; de nouvelles tribus entraient en dissidence ; l'ennemi arrivait aux portes de Fès. Le secteur est, résistait, au prix d'efforts incroyables, malgré la pression ennemie et la dissidence des Tsoul et des Branès. La contre-attaque du groupe Giraud, pourtant en faibles effectifs, permit de détendre quelque peu la situation. Vers le 6 juillet, après l'attaque contenue des Rifains, le calme revenait peu à peu sur le front de Taza. Les rebelles, découragés par une résistance qu'ils n'attendaient pas et par leurs pertes, décidèrent de reporter leurs efforts à l'ouest. Néanmoins, du côté rifain, même si les attaques avaient été contenues, la situation était loin d'être défavorable : les ralliements à Abd-el-Krim se faisaient de plus en plus nombreux, son prestige s'accroissait dans tout le Maroc. Son armement, par achat ou par prise, s'améliorait considérablement¹⁸.

Dans ce contexte difficile, le 37^e RA n'avait pas démérité. Comme l'écrivit plus tard un de ses officiers, « le travail fourni par cette aviation pendant la période critique (jusqu'au 1^{er} août environ), dépasse de loin ce qui avait été fait au Maroc jusqu'ici »¹⁹. Son dispositif était resté inchangé. Avec l'aide des escadrilles réservées et l'engagement des premiers renforts, elle contribua au dégagement et à l'évacuation de bien des postes, en particulier à la réussite du repliement des postes de Sker et d'Astar pour lesquels pas moins de 3 escadrilles furent mobilisées le 5 juin. Cependant,

de même que les troupes au sol, les aviateurs, très sollicités, étaient harassés, découragés. Il leur manquait des terrains avancés, des ateliers de réparation proches. C'est pourquoi on monta, au début de l'été des annexes de parc à Meknès, Fès et Taza. L'extrême chaleur rendait les conditions de travail insupportables. Aussi, dans le rapport mensuel du mois de juillet, le colonel Armengaud soulignait un emploi abusif de ses forces. Le transport de courrier personnel ou officiel sur les postes et le ramasse-message, s'ils entretenaient le moral des troupes, faisaient courir des risques inconsidérés aux équipages quand la TSF fonctionnait. Ces opérations n'auraient dû s'effectuer qu'à titre exceptionnel, lorsque les autres moyens de communication étaient défaillants. En outre, dans les régions qui pouvaient faire l'objet d'observations terrestres, il paraissait inopportun d'envoyer l'aviation. En effet, toutes ces missions fatiguaient inutilement les hommes et le matériel. L'aviation ayant déjà de lourdes charges, il importait de ne pas les accroître inconsidérément par des missions qui n'étaient pas de son ressort exclusif²⁰.

¹⁶ *Ibid.*, p. 62.

¹⁷ Hardy Georges, *op. cit.*, p. 321-323 & Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] – arch. cit., p. 1430.

¹⁸ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 65.

¹⁹ Cne « X » au 37^e RA, « Le 37^e Régiment d'Aviation », *op. cit.*, p. 1125.

²⁰ *Ibid.*, p. 1126 & Compte-rendu mensuel des opérations pour le mois de juillet 1925 du 37^e RAO, Fès, Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 67-68.

En revanche, il prônait un usage plus cohérent de la force aérienne qui permit de recentrer ses efforts et de les rendre ainsi plus efficaces. En effet, il disposait désormais de 14 escadrilles opérationnelles sur le front nord, ce qui lui donnait enfin la capacité d'intervenir en force sur le champ de bataille, à condition de ne pas les disperser dans des missions secondaires. C'est ainsi que, dans un autre rapport du 19 juillet 1925, adressé au maréchal Lyautey, il recommandait de porter le combat dans le Rif, par une offensive d'envergure, en partant de Melilla, avec le concours de la flotte et des forces aériennes. Mais si l'aviation pouvait contribuer à la victoire, elle ne pouvait imposer le succès à elle seule. Pour lui, l'occupation du terrain par l'infanterie restait déterminante. Aussi le colonel Armengaud s'inscrivait-il en faux contre les théories semblables à celles du général italien Giulio Douhet qui prétendait que l'on pouvait obtenir le succès par l'utilisation massive de l'aviation de bombardement. L'aviation n'était, pour lui, qu'une arme tactique d'appui-protection. En toute logique, il demandait que soient rapprochés les terrains de départ du théâtre des opérations et que l'on dote l'aviation de gros porteurs afin de développer sa puissance de bombardement et ses capacités d'action²¹.

Il eut en partie gain de cause ; n'obtenant l'envoi que d'une seule formation de bombardiers lourds sur les trois envisagées. Le 28 août, l'escadrille 5B2 de la Marine arrivait à Casablanca en provenance de Cuers-Pierrefeu. Commandée par le lieutenant de vaisseau Campardon, elle était équipée de *Farman F60 Goliath-Jupiter* qui pouvaient lancer 6 bombes de 100 kilogrammes. Ces avions étaient des gros porteurs, conçus pour les missions lointaines et les bombardements massifs à haute altitude. Leur vaste carlingue permettait aussi d'installer pour de longues missions de reconnaissance, plusieurs appareils photographiques obliques et verticaux ainsi qu'un nombre considérable de magasins à plaques. Par ailleurs, leur mise en œuvre à Fès fut infiniment plus rapide - quelques jours seulement - que celle des escadrilles terrestres précédentes, car la taille des appareils autorisait l'emport de tout le personnel et du matériel nécessaires à l'engagement immédiat de l'unité²².

Enfin, deux nouvelles escadrilles de *Breguet XIV* allaient renforcer les effectifs de l'aviation au Maroc au tout début septembre. Il s'agissait des 12^e et 14^e escadrilles du 32^e RAO de Dijon envoyées tout d'abord, fin mai 1925, en Algérie pour remplacer les deux formations aériennes qui avaient été transférées au Maroc à la fin

²¹ Réflexions et observations du colonel Armengaud sur le problème posé par l'attaque rifaine et sur la façon d'atteindre les Rifains chez eux pour les abattre définitivement, en date du 19 juillet 1925, Fès - SHD-Air, 2C35, d. « 1920 à 1925 », s/d.12 & Facon Patrick, « Giulio Douhet, prophète de la puissance aérienne » in *La Guerre aérienne (1933-1945)*, coll. « Docavia », n° 49, Larivière, Clichy, 2003, p. 24.

²² Armengaud (général), *op. cit.*, p. 5, 33 & Le Boucher José, *Le Destin de Joseph-Marie Le Brix*, Nouvelle Librairie Française, Paris, 1932, p. 57-59.

²³ Lettre n° 917/Mob/G du 16 mai 1925, Alger Hussein-Dey ; Lettre n° 5616/Mob du 6 juin 1925, Alger & Lettre n° 1582/ES du 3 septembre 1925, Alger - SHD-Air, 2B6, d.1 & Ordre général n° 377 - Citations à l'ordre de l'Armée, bordereau n° 15.665 du 19 juillet 1926, Fès - SHD-Air, X.1, d.8.

²⁴ D'une dizaine pressentis en juillet, ces aviateurs américains étaient finalement 17, fin août, représentant une force de 8 équipages : le colonel Charles Sweeney (non navigant), les lieutenants-colonels Kerwood et Parker, les chefs de bataillon Pollock et Sussan, les capitaines Butts, Holden, Mustain, Weller, Mac Gibry, Sparks, Rockwell, Bullen et les lieutenants Bennington, Cousins, Jibeny et Day. (Notices individuelles sur 10 aviateurs américains, anciens de l'escadrille *La Fayette*, désireux de s'engager au Maroc (3 - 24 juillet 1924) & Ordre n° 422/P du 27 octobre 1925, Rabat - SHD-Air, 2C35, d. « 1919-1925 », s/d.13).

²⁵ Courcelle-Labrousse Vincent & Marmie Nicolas, *op. cit.*, p. 251-252 & Télégramme envoyé par Diplomatie du 16 juillet 1925, Paris - SHD-Air, 2C35, d. « 1919-1925 », s/d.13.

²⁶ Télégramme chiffré n° 12 MGO du 26 juillet 1925, Rabat ; Dépêche n° 4077 4-O/12 du 7 août 1925, Paris ; Rapport n° 1996 SAE - 2/11 du chef de bataillon Happe au sujet du voyage aérien Le Bourget - Rabat en date du 24 août 1925, Rabat & Dépêche n° 9296-1/10 du 28 octobre 1925, Paris - SHD-Air, 2C35, d. « 1919-1925 », s/d.13 & Robini (capitaine), « Raids et performances : le voyage aérien France-Maroc des aviateurs américains » in *Revue de l'Aéronautique militaire*, septembre/octobre 1925, p. 113 à 115 & « Les volontaires américains » in *Bulletin des avions Breguet*, septembre 1925 - SHD-Air, X.1 Bis, d. « L'Aéronautique française au Maroc », s/d. « 1925 » & Dossier du commandant Louis Battini - SHD-Air, 1P17.830.

²⁷ Ordre n° 365/P du 15 octobre 1925, Rabat & Ordre n° 422/P du 27 octobre 1925, Rabat - SHD-Air, 2C35, d. « 1919-1925 », s/d.13.

²⁸ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 71 & Dépêche n° 9296-1/10 du 28 octobre 1925 - SHD-Air, arch. cit.

²⁹ Correspondance du Président du Conseil et du colonel Armengaud donnant un avis défavorable à l'engagement d'aviateurs étrangers (14 au 31 août 1925) - SHD-Air, 2C35, d. « 1919-1925 », s/d.14 & Lettre du maréchal Pétain au Président du Conseil du 31 août 1925, Meknès (Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 73).



Des autochtones prennent la pose devant un Breguet XIV A2 du 37^e RAO sur le terrain de Souk el Hao Tissar au Maroc pendant la guerre du Rif

avril dans le cadre du renfort « M ». La 12^e, stationnée à Oran La-Sénia arrivait à Oujda le 6 septembre tandis que la 14^e, en provenance d'Alger Hussein-Dey, se présentait au même endroit le lendemain. Renumerotées respectivement 19^e et 20^e escadrilles dans la nomenclature de l'aviation du Maroc, elles étaient à pied d'œuvre à Oujda dès le 8 septembre. Mais il restait à faire leur instruction avant de les engager dans les combats²³.

En outre, au cours du même mois, l'aéronautique du Maroc devait bénéficier d'un renfort inattendu mais très médiatique, avec la mise sur pied de l'escadrille chérifienne, dite « américaine ». Sa création résultait de la proposition faite par le colonel américain Charles Sweeney, ancien de la Légion étrangère et Commandeur de la Légion d'honneur, de constituer une escadrille américaine qui se battrait sous le drapeau français dans le Rif, avec des vétérans de l'escadrille américaine *Lafayette* de la Première Guerre mondiale²⁴. Cette démarche, propice à favoriser la cause française dans l'opinion publique américaine fut accueillie favorablement par Paul Painlevé, Président du Conseil, malgré les réserves émises par le maréchal Lyautey. Les modalités de son engagement étaient fixées à la mi-juillet 1925 : les aviateurs américains s'engageaient pour une durée de 3 mois renouvelable au service du sultan du Maroc, au sein de la garde chérifienne, et créaient ainsi la première unité aérienne proprement marocaine. Mais celle-ci fonctionnait évidemment avec un soutien logistique français²⁵.

Après un raid aérien de propagande entre le Bourget et Rabat, exécuté sur des *Breguet XIV* par 7 équipages franco-américains entre le 31 juillet et le 11 août 1925, les 17 aviateurs américains, arrivés par les voies aérienne et maritime, furent dirigés sur Casablanca où ils reçurent leur matériel du parc 37, prélevé

en grande partie sur les autres escadrilles présentes dans le Protectorat. Ils y commencèrent aussitôt leur entraînement. Malgré les difficultés logistiques que la mise sur pied de cette unité posa à l'aéronautique du Maroc, l'arrivée des aviateurs américains fut bien accueillie par leurs homologues français, sensibles à leur grande cordialité et à leur professionnalisme. L'escadrille chérifienne fut pourvue de 7 *Breguet XIV*₂, dont six provenaient du raid de propagande. La liaison entre le colonel Armengaud, chef de l'aviation au Maroc et le colonel Sweeney, qui prit officiellement le commandement de la nouvelle unité le 15 août, était assurée par le capitaine Thébault, pilote au 37^e RA. Cet officier avait sous ses ordres le personnel français et indigène de l'escadrille chérifienne et s'occupait de la gestion de cette formation car elle constituait une unité s'administrant elle-même. Après un mois d'instruction, l'escadrille de la garde chérifienne fut engagée contre Abd-el-Krim et ne tarda pas à s'illustrer²⁶. Le 15 octobre 1925, elle était citée une première fois à l'ordre des troupes d'occupation, puis une seconde fois, le 27 octobre²⁷. Mais ces citations n'empêchèrent pas sa dissolution, le 15 novembre, au terme des 3 mois d'engagement, en raison des protestations du gouvernement américain qui n'appréciait guère de voir ses ressortissants s'illustrer dans un conflit colonial et des réticences des Français face à la participation d'unités étrangères dans ce conflit²⁸. Du reste, toutes les demandes d'engagement équivalentes qui se multiplièrent au mois d'août, de la part d'aviateurs italiens, belges et roumains furent refusées poliment à la suite de l'avis défavorable adressé au Président du Conseil par le maréchal Pétain et le colonel Armengaud. L'un comme l'autre considéraient que l'on disperserait trop les efforts des aviateurs du Maroc à former ces étrangers aux tactiques particulières de la guerre coloniale²⁹.

Le commandement du maréchal Pétain et la double offensive de l'automne 1925

Le 13 juillet 1925, Paul Painlevé, Ministre de la Guerre et Président du Conseil envoya le maréchal Pétain en mission au Maroc afin d'étudier la situation militaire et de trouver, avec le maréchal Lyautey, les solutions au conflit. À son retour, Pétain confirma la nécessité de renforts supplémentaires qu'il obtint. 24 bataillons arrivèrent au Maroc en juillet, 11 nouveaux en août et d'autres encore en septembre. Au total plus de 140 000 hommes dont 4.000 officiers étaient engagés dans le conflit au début de l'automne, toutes armes confondues. Ils se répartissaient en 124 bataillons dont deux de chars, 63 batteries, 36 escadrons, 22 escadrilles et 29 compagnies du Génie³⁰. Et du point de vue de la logistique aéronautique, à partir du 15 mai, le parc de Casablanca était doublé de celui de La Sénia afin d'accélérer le montage des avions de rechange destinés au Maroc : au 1^{er} septembre, 37 *Breguet XIV* avaient été remontés à Oran. Et depuis début août, ils étaient convoyés à Oujda par des aviateurs de la 2^e escadrille du 2^e GAA afin de ne priver le Maroc d'aucun pilote³¹.

Du reste, dès le mois d'août, grâce à l'engagement des premiers renforts venus de France et d'Afrique du Nord, commençait une nouvelle phase d'opérations. Elle marquait le début du rétablissement militaire et politique de la France dans ce conflit et les derniers sursauts de l'offensive rifaine. Le général Naulin qui remplaçait le général Daugan depuis le 24 juillet, reprit le dispositif général qui divisait le front nord en une zone avant de trois secteurs dont il confiait le commandement, à l'ouest, au général Pruneau, au centre, au général Marty, et à l'est, au général Boichut. Une zone arrière était créée dans la région de Fès où la division marocaine était

placée en réserve générale. Néanmoins, Abdel-Krim progressait encore à l'ouest, au début du mois d'août. Le colonel Freydenberg intervint alors brillamment à la tête d'un nouveau groupe mobile, avec, pour la première fois au Maroc, des chars, du modèle *Renault FT17*. Bien appuyé par l'aviation, il remportait une victoire le 10 août, grâce à des moyens puissants et des effectifs suffisants. Quant au général Boichut, récemment arrivé d'Algérie avec le 19^e Corps d'Armée, il pacifia la région de Taza et ramena les Tsoul et les Branès dans les rangs français à l'aide de trois colonnes. Le front était stabilisé.

L'aviation fournit un appui solide aux groupes mobiles par des bombardements de harcèlement précis sur les villages et les souks dont on connaissait l'effet sur les tribus depuis le début des années 1920. Mais il fallait ménager le matériel pour les grandes opérations de septembre et diminuer les risques d'accidents. Le Commandement, sur proposition du chef de l'aéronautique, ralentit les cadences. Les vols durant les heures les plus chaudes, entre 11 heures et 16 heures, furent supprimés³².

Le 18 août, Paul Painlevé renvoyait le maréchal Pétain au Maroc, lui confiant le commandement général de toutes les troupes d'opérations, pour mettre en œuvre son plan de reconquête franco-espagnol, malgré son manque d'expérience des guerres coloniales. C'était en fait une nomination politique qui rassurait les milieux parisiens³³. Le maréchal Lyautey ne gardait plus que ses attributions politiques et le général Naulin se trouvait cantonné dans un rôle secondaire. C'est pourquoi le nouveau commandant en chef modifia, en le restreignant, le plan Lyautey-Naulin qui ne correspondait pas à ses objectifs purement militaires et n'offrait aucune perspective de collaboration avec les Espagnols. Ce plan, en effet, expression parfaite de la stratégie *lyauteyenne* qui privilégia toujours une approche

³⁰ À la fin du mois de septembre, les renforts envoyés au Maroc depuis le printemps représentaient 2 280 officiers, 82 300 hommes, 1 350 irréguliers et 21 000 animaux, Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] – arch. cit., p. 1431.

³¹ Lettre n°1590/ES du 19 septembre 1925, Alger – SHD-Air, 2B6, d.1.

³² Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] – arch. cit., p. 1431-1432 & Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 69-70.

³³ Courcelle-Labrousse V. & Marmié N., *op. cit.*, p. 257-258.

³⁴ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 74.

³⁵ Courcelle-Labrousse V. & Marmié N., *op. cit.*, p. 272-273.

³⁶ Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] – arch. cit., p. 1432.

³⁷ *Ibid.* & Courcelle-Labrousse V. & Marmié N., *op. cit.*, p. 283.

politique de la situation, avait pour but d'amener la suppression du danger que représentait Abd-el-Krim avant la saison des pluies. En effet, il prévoyait d'encercler les principaux alliés de l'Emir du Rif par le contournement du massif montagneux qui borde l'Ouergha à l'ouest et de les vaincre en portant le combat dans les plaines où les grandes unités pouvaient manœuvrer plus facilement. On espérait ainsi affaiblir suffisamment Abd-el-Krim pour le réduire définitivement, sans avoir à pénétrer dans le territoire des Beni Ouriaghel qui se trouvait en zone espagnole³⁴.

Mais le maréchal Pétain n'envisageait pas une issue si proche du conflit. Il voulait mener une grande action offensive, à l'est du massif rifain, en direction du Kert, en liaison avec les Espagnols, pour conquérir des bases d'opérations au seuil du Rif, assurer la jonction entre les armées françaises et espagnoles afin de pouvoir débusquer Abd-el-Krim de son repère dans une action ultérieure³⁵.

Le 11 septembre, trois jours après le débarquement de 8 000 Espagnols, au nord-ouest de la baie d'Alhucemas, dans le but d'ouvrir plusieurs fronts contre les Rifains, les opérations françaises commençaient par une double offensive, sous la direction des généraux Billotte et Pruneau, dans la région

de l'Ouergha. Elle ne rencontra que peu de résistance et permit de retrouver la ligne des postes du printemps 1925³⁶.

Mais cette action au centre n'était désormais qu'une opération secondaire par rapport à l'offensive principale décidée par le maréchal Pétain à l'Est. Celle-ci, fut déclenchée le 30 septembre, au nord de Taza, avec le maximum de forces disponibles. Les combats furent effectués par trois groupements sous la direction du général Boichut. Ils durèrent jusqu'au 20 octobre, sans grande opposition, et permirent de repousser les positions rifaines de 60 kilomètres au nord de Taza. Mais les pluies précoces de l'automne obligèrent à suspendre les opérations tandis que les Espagnols ne dépassaient pas le poste de Syah, à une trentaine de kilomètres à peine à l'intérieur des terres et restaient en position d'attente, limitant fortement la portée des succès français. En effet, sans la jonction entre les armées espagnoles et françaises, toute une partie du plan imaginé par le maréchal Pétain perdait de son intérêt. Bien plus, l'avant-garde du groupement Est, sans la protection espagnole sur son flanc droit, était sérieusement en danger et dut, après une attaque meurtrière, effectuer un repli stratégique sur Souk-es-Sebt d'Ain-Amar dans des conditions très difficiles³⁷. Ainsi, un observateur aussi avisé que le contrôleur civil



Farman F. 65 Goliath de l'escadrille 5 B2 à Casablanca, à l'extrême gauche, l'OE 2 Poggi, à droite en blanc le lieutenant de vaisseau Campardon, commandant de la 5 B2

Léon Gabrielli, qui avait noué des relations de confiance avec les Rifains depuis 1924, pouvait écrire : « *en avril dernier, minimum de moyens, maximum de rendement, en octobre, maximum de moyens, minimum de rendement* »³⁸.

Pour ces opérations, en plus des renforts extérieurs obtenus fin août-début septembre, l'aviation put compter sur l'arrivée, sur le front nord, de la 5^e escadrille de Marrakech et de la 6^e de Kasbah-Tadla. Ainsi, le 11 septembre, 20 escadrilles étaient engagées sur le front nord. En principe, trois escadrilles étaient affectées à chacun des trois groupements du front nord. Durant le mois de septembre, l'aviation des groupements effectuait 150 reconnaissances pour la surveillance des postes et des positions ennemis. Les bombardements sur des objectifs éloignés dans le Rif furent le fait des *Farman F.60 Goliath*. Pour la première fois, les postes de commandement d'Abd-el-Krim, Adjir et Aït Kamera recevaient des tonnes de projectiles³⁹. Les autres bombardiers, organisés en formations de 5 à 6 avions, s'attaquaient aux rassemblements, dépôts de munitions, villages, défenses, centres de ravitaillement, sur les arrières immédiats de l'ennemi ou intervenaient en appui lors des combats. Les bombardements pouvaient être maintenant, massifs, grâce aux renforts qui autorisaient l'action conjointe de plusieurs escadrilles, conformément à la stratégie de projection de force voulue par le colonel Armengaud. Au cours du mois de septembre, l'aviation prépara les assauts à la place de l'artillerie, trop peu puissante pour détruire les défenses rifaines. Ainsi, le 15 septembre, tous les avions disponibles furent envoyés sur le massif de Bibane. Cela représentait 169 avions qui lancèrent 20 tonnes de projectiles au cours de 120 sorties. Jamais une telle concentration de forces aériennes n'avait été observée sur un seul objectif. Par la suite, le commandement ne devait plus avoir recours à des actions d'aussi grande envergure. Ces bombardements massifs cassèrent la résistance et facilitèrent le travail des colonnes françaises sur les deux théâtres d'opération.

En octobre, comme l'action principale se situait au nord de Taza, plusieurs escadrilles provenant des autres groupements furent envoyées en renfort dans cette zone. Six nouvelles unités étaient affectées au front est : les 2^e, 11^e, 12^e, 15^e, 19^e et 20^e escadrilles. Leur

travail consista essentiellement en des reconnaissances et des liaisons. Celles-ci furent capitales car les communications étaient difficiles et aléatoires. Aussi, comme les troupes rencontraient généralement peu de résistance, ces formations aériennes exécutèrent essentiellement des bombardements d'intimidation et quelques bombardements de harcèlement qui furent rapidement suivis de la soumission des dissidents de la région⁴⁰.

En novembre, les opérations majeures étant achevées, les escadrilles appartenant aux 1^{re} et 2^e GAA rentrèrent dans leurs bases respectives d'Alger et d'Oran tandis que la 2^e escadrille du 4^e GAA retournait à Tunis. Elles ne reviendront plus au Maroc⁴¹. L'escadrille de la garde chérifienne était dissoute et ses officiers américains rapatriés en France tandis que le personnel français et indigène était reversé au 37^e RA⁴². Enfin, le groupe réservé de Meknès fort de 3 unités et les escadrilles des fronts sud et centre regagnèrent leur stationnement initial à Meknès, Marrakech, Kasbah Tadla et Assaka. Étaient maintenues sur le front nord les 1^{re}, 2^e et 4^e escadrilles du 37^e RA, respectivement à Fès, Taza et Béni Malek, ainsi que les deux groupes venus de Métropole. Celui issu du 11^e RAB passa l'hiver à Fès tandis que les deux unités provenant du 32^e RAO étaient basées, l'une à Guercif, l'autre à Taza. Enfin, le 3^e GAA ne regagnait pas ses quartiers en Algérie et restait stationné à Oujda⁴³.

À la fin de la campagne de 1925, le bilan, pour l'aviation, était certes remarquable : 12 000 heures de vol, 575 tonnes de bombes larguées, plus de 500 évacuations sanitaires,

³⁸ *Ibid.*, p. 283.

³⁹ Cne « X » au 37^e RA, « Le 37^e Régiment d'Aviation », *op. cit.*, p. 1126.

⁴⁰ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 75-77.

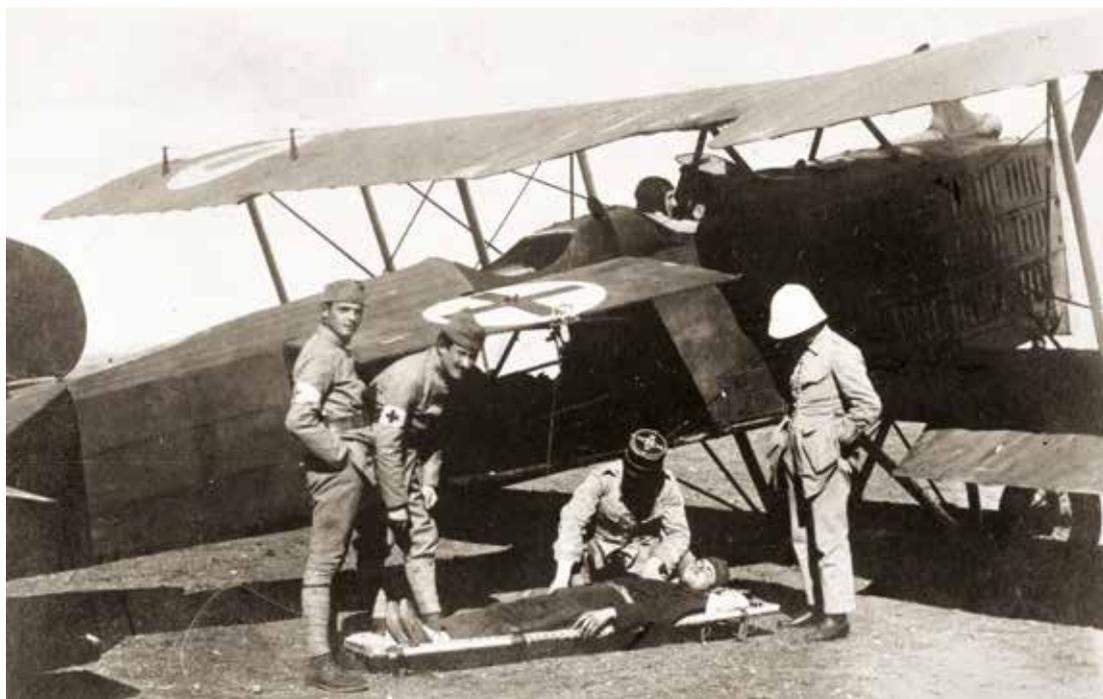
⁴¹ Les 11^e, 12^e, 15^e et 16^e escadrilles de l'aéronautique du Maroc, respectivement 1^{re} et 2^e escadrilles du 1^{er} GAA, 2^e escadrille du 2^e GAA et 2^e escadrille du 4^e GAA ne figurent plus dans les états des stationnements des escadrilles au Maroc à partir de l'hiver 1925-26 (Cne « X » au 37^e RA, « Le 37^e Régiment d'Aviation », *op. cit.*, p. 1128 & Rapport mensuel des opérations aériennes du 10 février 1926, Fès - SHD-Air, 2C40, d.1).

⁴² Dépêche n° 9296-1/10 du 28 octobre 1925 - SHD-Air, arch. cit.

⁴³ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 77 & 83.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 80 & Ordre général n° 274 du 17 janvier 1926, Rabat - SHD-Air, X.1, d.8.

⁴⁵ Hardy Georges, *op. cit.*, p. 325-326 & Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 81-82.



Évacuation à bord d'un Breguet XIV A2 sanitaire, aménagé spécialement en usine pour le transport de deux blessés

14 000 clichés des zones insoumises rien que pour la période courant entre le 1^{er} juillet 1925 et le 15 janvier 1926. Mais le matériel était très éprouvé par ces très nombreuses missions et les conditions climatiques difficiles. Plus d'une vingtaine d'appareils avait été mis hors de combat entre juillet et octobre. Le reste présentait un état d'usure avancé et le taux d'attrition augmentait. Malgré les efforts déployés dans le domaine des transmissions sans fil depuis le début des années 1920, le fonctionnement des liaisons par radio restait encore aléatoire. Et bien que l'emploi de l'aviation fût plus massif que jamais outre-mer, on s'en tint pourtant aux bombardements d'intimidation, de représailles et de harcèlement qui préparaient et soutenaient la progression des groupes mobiles. Car l'absence de villes et les nombreux refuges naturels offerts par le terrain à une population clairsemée, empêchaient toute autre stratégie offensive aérienne. De fait, le *Breguet XIV*, en dépit d'une allonge et d'une charge utile limitées, se montrait relativement efficace dans ces tâches. Quant aux *Goliath*, s'ils remplissaient fort bien les missions de bombardement éloignées, du fait de leur grand rayon d'action, leur lance-bombes emportant 6 bombes de 100 kilogrammes s'avérait inadapté pour ce type de campagne : les aviateurs auraient préféré disposer de 16 bombes de 40 kilogrammes. En revanche, ces appareils s'étaient révélés de bons avions de reconnaissance stratégique et photographique⁴⁴.

La campagne d'hiver et la victoire du printemps 1926

Estimant la situation rétablie, le maréchal Lyautey qui était en désaccord total avec le maréchal Pétain, présenta sa démission et quitta le pays, le 10 octobre 1925. Il fut remplacé par le radical Steeg, bien au fait des problèmes nord-africains car quittant le Gouvernement général de l'Algérie pour la Résidence générale du Maroc. Le 6 novembre, Pétain, dont l'action dans le Rif était contestée, rentra en France, et était remplacé par le général Boichut. Cependant, sur le terrain, une intense activité politique se poursuivait car il fallait fidéliser les tribus qui abandonnaient la dissidence. Les partisans, soutenus par les supplétifs et l'aviation, continuaient le combat. Cette activité permit aux officiers des bureaux indigènes d'obtenir des ralliements de plus en plus nombreux à partir de décembre.

Cette activité ainsi que la réduction de voilure consécutive à la fin des grandes opérations sur le Rif entraîna une réorganisation de l'aéronautique à la fin du mois de décembre. C'est ainsi que le colonel Armengaud constitua, sous le commandement du lieutenant-colonel Guillemeney, un nouveau groupement Nord qui rassemblait l'aviation des secteurs et l'aviation réservée. Quant aux anciens secteurs centre et sud, ils ne formaient plus qu'un seul groupement⁴⁵.

Ordre de bataille du 37^e Régiment d'Aviation, 1^{er} janvier 1926 (État-major : Fès)

Groupement Nord (Campagne du Rif)		2 ^e Groupement (Maroc Centre et Sud)
(ex aviation de secteur)	(ex aviation réservée)	
1 ^{re} escadrille, Fès	7 ^e escadrille, Meknès	3 ^e escadrille, Bou-Denib
2 ^e escadrille, Taza	8 ^e escadrille, Meknès	5 ^e escadrille, Marrakech
4 ^e escadrille, Beni-Malek	10 ^e escadrille, Meknès	6 ^e escadrille, Kasbah-Tadla
19 ^e escadrille, Taza	13 ^e escadrille, Oudjda	9 ^e escadrille, Assaka
20 ^e escadrille, Guercif	14 ^e escadrille, Oudjda	
	17 ^e escadrille, Fès	
	18 ^e escadrille, Fès	
	Escadrille 5B2, Fès	

De fait, toute l'aviation ne prit pas ses quartiers d'hiver. Durant les mois de novembre et décembre, elle continua à assurer, pratiquement quotidiennement, de nombreuses missions de reconnaissance et de photographie, 80 pour le seul mois de novembre. Elle effectua, en outre, des missions de surveillance, lors des relèves, des ravitaillements ou des combats des supplétifs, menées par des équipages confirmés, ainsi que les traditionnels bombardements de souks et de villages, parfois très à l'intérieur des territoires contrôlés par Abd-el-Krim. Par ailleurs, le service géographique de l'armée profita de l'accalmie relative pour faire effectuer par l'escadrille 5B2 le levé photographique du Rif pour l'établissement d'une carte précise, en vue des opérations à venir.

Au début 1926, l'Émir du Rif réagit et attaqua, le 27 février, des tribus fraîchement ralliées aux Français, les M'tiona de l'Outa. Malgré la reprise immédiate du terrain par les troupes françaises, les tribus alliées étaient inquiètes. Il fallait consolider les résultats sur le terrain et les aviateurs prirent une large part à ces actions en effectuant des bombardements de harcèlement et de représailles. Néanmoins, dans l'attente de la campagne de printemps, les missions des aviateurs furent réduites, ce qui permit de mieux préparer le personnel à l'offensive prévue⁴⁶.

Le 6 février 1926, un accord militaire fut signé à Madrid entre le maréchal Pétain, Inspecteur général de l'armée française, et le

général Primo de Rivera, Président du Conseil du gouvernement espagnol. Son but était d'atteindre le massif des Beni Ouriaghel, réduit de la puissance d'Abd-el-Krim par une opération combinée franco-espagnole. Chaque pays engagerait 25 000 combattants. Un temps reporté, à cause d'un mouvement d'opinion favorable à des pourparlers immédiats de paix, l'accord, défendu par le maréchal Pétain qui se méfiait d'Abd-el-Krim, fut ratifié le 2 mars 1926. Une instruction datée du 19 mars en fixait les modalités d'application : les forces alliées devaient se rejoindre d'abord sur le haut Kert, puis les Espagnols concentreraient leurs efforts sur la face nord du massif des Beni Ouriaghel, et les Français sur les versants sud et sud-ouest⁴⁷.

Parallèlement, des négociations avaient lieu, depuis un mois, entre le contrôleur civil Gabrielli et le caïd Haddou, proche d'Abd-el-Krim. Une conférence entre Français, Rifains et Espagnols fut organisée le 18 avril à Camp-Berteaux, près d'Oujda. Mais les pourparlers furent rompus le 7 mai. Durant cette période, Espagnols et Français maintinrent une trêve alors que les observations aériennes d'avril permettaient de constater que l'ennemi mettait à profit ce répit pour renforcer ses défenses. Le 8 mai 1926, l'offensive finale était déclenchée. Les moyens engagés étaient particulièrement puissants. En trois semaines ce fut l'effondrement des Rifains⁴⁸.

Dès début mars avait été élaboré par l'état-major du 37^e RA, un plan de préparation des opérations aériennes afin de rendre l'aviation opérationnelle dans tous les domaines. Grâce aux renseignements des Affaires Indigènes et aux reconnaissances aériennes, il possédait un répertoire complet et à jour des objectifs les plus importants ou les plus vulnérables

⁴⁶ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 82-84.
⁴⁷ *Ibid.*, p. 85 & Courcelle-Labrousse V. & Marmié N., *op. cit.*, p. 313-314.
⁴⁸ *Ibid.*, p. 315-320 & Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] - arch. cit., p. 1433.
⁴⁹ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 86-89.

Ordre de bataille du 37^e RA à la veille de l'offensive finale (1^{er} mai 1926)

37 ^e Régiment d'Aviation, Colonel Armengaud (État-major : Fès)					
Groupement d'aéronautique n°1 Lieutenant-colonel Maginel État-major : Fès		Groupement d'aéronautique n°2 Lieutenant-colonel Lacolley État-major : Taza		Réserve générale Colonel Armengaud	
Groupe du Cdt Blaize Aïn Aïcha	Groupe du Cdt Dangelzer Beni-Malek	Groupe du Cdt Lehideux Taza	Groupe du Cdt Battini Aïn Amar	Soutien tactique ponctuel Meknès	Intervention sur objectifs éloignés Fès
1 ^{re} esc. 19 ^e esc. (ex 32 ^e RAO) 20 ^e esc. (ex 32 ^e RAO)	4 ^e esc. Beni-Malek 5 ^e esc. Aïn Doridj 6 ^e esc. Aïn Doridj	2 ^e esc. 9 ^e esc.	13 ^e esc. (ex 3 ^e GAA) 14 ^e esc. (ex 3 ^e GAA)	3 ^e esc. 7 ^e esc. 8 ^e esc. 10 ^e esc.	Cne Ardouin-Dumazet 17 ^e esc. (ex 11 ^e RAB) 18 ^e esc. (ex 11 ^e RAB) Lv Campardon Esc. 5B2 (Marine)

Taza, entraîna la prise des djebels Bou Zined, Aghil Bendo et el Rokdi, dernier système de défense solide des Rifains. L'action de l'aviation, qui bombardait sans répit pendant toute la journée ces positions, fut déterminante dans le succès français. Targuist, capitale d'Abdel-Krim, tombait le 22 mai, sous l'action du groupement terrestre de Taza. Parallèlement, celui de Fès qui couvrait son aile gauche participait victorieusement à la réduction des Beni Zeroual, puis des Beni Ouriaghel, avec la coopération efficace du groupement d'aéronautique de Fès. Et pour accélérer le mouvement de soumission, on fit même exécuter par l'aviation quelques bombardements de nuit, malgré le grand danger de ces vols⁵⁰.

L'Émir du Rif se rendit sans condition le 27 mai 1926 au colonel Corap en présence du général espagnol Ibos et faisait acte de soumission trois jours plus tard à Taza auprès du général Boichut. Les derniers îlots de résistance étaient réduits le mois suivant. À cette occasion, l'action du 4^e groupe d'aviation de Beni-Maleck commandé par le commandant Dangelzer pour soutenir la 128^e division, divisée en 2 groupes mobiles, dans son occupation du pays Beni Mestara, apparaît comme un cas d'école. L'aviation joua, en effet, un rôle essentiel d'appui-protection et constitua la seule source de renseignement sur le champ de bataille. Grâce aux bonnes trans-

missions radio, elle assura la liaison entre les deux colonnes et intervint efficacement sur le champ de bataille par des bombardements et des mitraillages à très faible altitude, facilitant la progression des troupes au sol⁵¹.

Parallèlement la pacification du Moyen Atlas, en particulier la réduction de la « *tache de Taza* », retardée par la guerre du Rif, put reprendre dès le mois de juin et était achevée fin juillet 1926. Ces derniers succès permirent de rapatrier l'État-major du 37^e RA à Rabat et autorisèrent, dès l'été, le retour de nouvelles escadrilles arrivées en renfort en 1925. Au début du 4^e trimestre, les 2^e escadrilles du 3^e GAA (ex 14^e), 6^e escadrille du 11^e RAB (ex 18^e) et 14^e escadrille du 32^e RAO (ex 20^e) avaient déjà quitté le Maroc⁵². Toutefois, à la fin de l'été, une reprise des opérations s'avéra nécessaire sur le front nord-ouest contre les tribus encore rebelles dont l'agitation ne faisait qu'augmenter et qui se réfugiaient dans la zone espagnole non pacifiée. Les bombardements aériens et autres opérations reprurent mais cette activité aérienne était sans commune mesure avec celle du printemps, si bien qu'au 1^{er} novembre, pour tenir compte de la situation nouvelle, le colonel Armengaud établissait un redéploiement de ses forces aériennes⁵³. Elles étaient réparties en 2 groupes de 7 escadrilles constituant une aviation des régions et

⁵⁰ *Ibid.*, p. 89 ; Armengaud (général), *La Pacification de l'Afrique encore insoumise*, Berger-Levrault, Paris, 1930, p. 7 & Rapport de Bouilloux-Lafont, Guerre [1926] – arch. cit., p. 1433.

⁵¹ Hardy G., *op. cit.*, p. 328 & Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 90.

⁵² Stationnement des unités au mois d'octobre 1926 – SHD-Air, 2C40, d.1, s/d. « 4^e trimestre 1926 » & Cne « X » au 37^e RA, « Le 37^e Régiment d'Aviation », *op. cit.*, p. 1128.

⁵³ Le groupement d'aviation n° 1 de Fès, le plus concerné par ces opérations, effectuait 178 missions de guerre et

lançait 14 tonnes de bombes ; le groupement d'aviation n° 2 de Taza, 48 missions de guerre dont 12 bombardements (1 440 kg de projectiles), et l'aviation réservée, réduite à 2 escadrilles (13^e et 5B2) encore regroupée à Fès, seulement 13 missions de guerre et 2 bombardements (1 440 kg de projectiles) – Organisation et travail de l'aéronautique du Maroc au 4^e trimestre 1926 – SHD-Air, 2C40, d.1, s/d. « 4^e trimestre 1926 ».

⁵⁴ Rapport de l'aéronautique du Maroc au 4^e trimestre 1926 – SHD-Air, 2C40, d.1, s/d. « 4^e trimestre 1926 ».

⁵⁵ Pesquiès-Courbier S., *op. cit.*, p. 90 & Cne « X » au 37^e RA, « Le 37^e Régiment d'Aviation », *op. cit.*, p. 1132.



une aviation de réserve générale. L'escadrille 5B2 de gros porteurs, aux capacités offensives désormais démesurées par rapport aux opérations de pacification en cours, fut affectée dans le sud-marocain à Agadir, où ses capacités d'exploration et de levés photographiques pouvaient être mieux exploitées. Enfin, pour tenir compte de la baisse des effectifs de l'aéronautique du Maroc, l'annexe du parc 37 de Fès était supprimée⁵⁴.

Néanmoins, au début 1927, devant l'effervescence des insoumis, dans la région d'Ouezzane, les hauts commandements français et espagnol, en vertu de l'accord du

10 juillet 1926 sur leur collaboration dans le domaine de la sécurité des territoires, décidèrent d'une offensive concertée. Elle dura du 13 mars au 8 juin pour les Français, jusqu'en juillet pour les Espagnols. L'aviation y tint le rôle qui lui était dévolu, en bombardant durement les tribus Djebalas à l'est d'Ouezzane, mais l'intensité de ces ultimes combats dans le nord marocain ne nécessitait plus la présence des renforts aériens. La dernière escadrille arrivée au Maroc en 1925 était rapatriée en mai. Ainsi la Guerre du Rif était terminée au début de l'été 1927. Les Français occupaient intégralement la zone qui leur avait été attribuée par les accords d'Algésiras⁵⁵.

Incendie de la ville fortifiée d'Aoudim photographiée depuis un Breguet XIV A2 du 37^e RAO, 29 mai 1926

Ordre de bataille du 37^e RA au 1^{er} novembre 1926

37 ^e Régiment d'Aviation (État-major : Rabat)				
Aviation des Régions			Aviation de Réserve Générale	
1^{er} groupe Beni-Malek 1 ^{re} escadrille 4 ^e escadrille	3^e groupe Marrakech 5 ^e esc. (Marrakech) 6 ^e esc. (Kasbah-Tadla)	Escadrilles isolées 2 ^e esc. (Taza) 3 ^e esc. (Bou Denib) 9 ^e esc. (Assaka)	Groupe de Fès 13 ^e esc. (ex 3 ^e GAA) 17 ^e esc. (ex 11 ^e RAB) 19 ^e esc. (ex 32 ^e RAO) Esc. 5B2 (Agadir)	Groupe de Meknès 7 ^e escadrille 8 ^e escadrille 10 ^e escadrille

Composition du 37 ^e RA lors de la campagne du Rif (1925-1926)		
Unités déplacées	Nomenclature du 37 ^e RA	Arrivée/départ du Maroc
	<u>Aviation de secteur</u> 1^{re} escadrille (Fès) 2^e escadrille (Taza) 3 ^e escadrille (Bou-Denib) 4^e escadrille (Beni-Malek) 5 ^e escadrille (Marrakech) 6 ^e escadrille (Kassbah-Tadla) 9 ^e escadrille (Assaka) <u>Aviation réservée de bombardement</u> 7^e escadrille (Meknès) 8^e escadrille (Meknès) 10^e escadrille (Meknès)	<i>En gras, les unités immédiatement mobilisables par le maréchal Lyautey le 13 avril 1925, lorsque Abd-El-Krim déclencha son offensive.</i>
2 ^e escadrille du 1 ^{er} GAA (Alger) 1 ^{re} escadrille du 1 ^{er} GAA (Alger) 1 ^{re} escadrille du 3 ^e GAA (Sétif) 2 ^e escadrille du 3 ^e GAA (Sétif) 1 ^{re} escadrille du 2 ^e GAA (Oran) 2 ^e escadrille du 4 ^e GAA (Tunis)	11 ^e escadrille 12 ^e escadrille 13 ^e escadrille 14 ^e escadrille 15 ^e escadrille 16 ^e escadrille	3 mai à novembre 1925 mi mai à novembre 1925 5 mai 1925 au 11 février 1927 10 juin 1925 à septembre 1926 8 mai à novembre 1925 mi mai à novembre 1925
2 ^e escadrille du 11 ^e RAB (Metz) 6 ^e escadrille du 11 ^e RAB (Metz) 12 ^e escadrille du 32 ^e RAO (Dijon) 14 ^e escadrille du 32 ^e RAO (Dijon)	17 ^e escadrille 18 ^e escadrille 19 ^e escadrille 20 ^e escadrille	27 mai 1925 à février 1927 27 mai 1925 à septembre 1926 8 septembre 1925 à février 1927 8 septembre 1925 à septembre 1926
Personnel navigant américain Soutien logistique du 37 ^e RA	Escadrille de la Garde chérifienne dite « 2 ^e escadrille <i>Lafayette</i> »	15 août au 15 novembre 1925
Escadrille 5B2 de la Marine (Cuers-Pierrefeu)		28 août 1925 à mai 1927

