Propos tenus par le Lieutenant-Colonel G. BELLENGER

Le Parlement s'était montré de bonne heure favorable à un emploi militaire de l'aviation (un premier crédit de 200.000 francs-or a été voté par la Chambre des Députés en décembre en 1909 et approuvé par le Sénat, le 31 décembre 1909. C'était l'Etat-Major de l'Armée qui ne prenait pas au sérieux l'aviation, et le décret du 27 novembre 1913 avait été précédé par plusieurs autres. Il faut dire que certains généraux, haut placé, croyaient à l'aviation et qu'en particulier, le Général Lyautey avait demandé pour le Maroc une escadrille qui a été constitué au printemps 1912 sous les ordres de mon camarade Clavenad et a participé, à partir de cette date, à la conquête du Maroc, aussi bien par ses reconnaissances qu 'en bombardant les douars rebelles.

Le changement d'attitude des Etats-Major se produisit au cours de la retraite précédant la Marne, parce que l'infanterie qui voyait les avions allemands régler sur elle le tir de l'artillerie ennemie protesta vivement, et le commandement jugea nécessaire, pour soutenir le moral de l'infanterie, de donner à l'aviation les ordres réclamés, ce qui l'amena lui-même à s'intéresser davantage au travail de l'aviation.
Le grand de l'aviation,, au début et jusqu'un peu après la bataille de la Marne n'était pas le Commandant Barès, mais le Colonel Voyer, et le capitaine Do-Hun-Vi n'était nullement à ses côtés.
Le nombre de brevets de pilotes militaires attribués avant la mobilisation était, non de 300, mais exactement de 657, dont un certain nombre étaient déjà morts, mais j'estime, sauf vérifications, qu'il devait en rester au moins 600 en vie.
Le rôle des avions étant rapidement devenu bien plus important que celui des dirigeables, le haut commandement jugea nécessaire de mettre à la tête de l'aéronautique un aviateur au lieu d'un aérostier, et malheureusement son choix se porta sur le Commandant Barès, dont le seul vrai titre était sa courtisanerie ; je viens de vous parler de son attitude comme chef de l'aviation de la 3ème armée ; il faut y joindre que pendant les années précédant la mobilisation, il avait fait sa cour au haut commandement par une opposition acharnée à tous les emplois militaires de l'aviation autres que les reconnaissances d'armée. Appelé à la direction du G.Q.G et promu lieutenant-colonel, il dut aussitôt admettre la collaboration avion-artillerie qui venait de faire ses preuves, mais il s'opposa à la photographie aérienne et à l'armement des avions. Comme, vers 1914, je lui signalais l'utilité de la photo aérienne pour avoir le plan précis des organisations retranchées allemandes, il me répondit par téléphone : « si cela vous amuse de faire de la photo aérienne, vous trouverez des kodaks dans le commerce à partir de 100 sous, mais il n'y a pas de raison pour que l'Etat vous les paie ». J'ai du acheter de ma poche deux appareils téléphoto Hermagus à foyer de 60 cm avec tout le matériel de laboratoire correspondant, pour organiser le service photo de l'aviation de la 6ème armée, et, bien que j'eusse tenu à signaler à Barès les résultats obtenus, il persistait fin novembre de les nier. Il a fallu qu'après une scène violente avec le Général Berthelot venu au G .Q.G prendre le commandement du 5ème GDR de la 6ème armée, je convainque celui-ci de l'utilité des photos aériennes pour que la vérité perce au G.Q.G. Je dois dire que le Général Bertelot, dès qu'il en a été convaincu, l'a fait adopter par le G.Q.G et Barès.
Barès a fait la même opposition à la création de l'aviation de chasse, au point qu 'en novembre 1915, il a fait arrêter complètement la construction des Nieuport qui étaient, alors, notre meilleur avion de chasse.

Propos tenus par le Lieutenant-Colonel G. BELLENGER

Ce qui nous a mis en infériorité aérienne manifeste pendant les premiers mois de la bataille de Verdun, jusqu' à ce que le constructeur reprenne précipitamment la fabrication, fin février1916, pour qu'il puisse livrer. C'est pourquoi, quelques mois après, Barès a été renvoyé de la direction de l'Aéronautique dans l'Infanterie.
Je ne veux pas vous en dire plus sur cet officier dont la direction a été néfaste pour l'aviation, aussi bien entre les deux guerres, que pendant la première.
Le rôle de Wateau dans les reconnaissances précédant la bataille de la Marne a été démesurément grossi. En fait, les trois services d'aviation de la 6ème armée, de l'Armée anglaise et du Camp retranché de Paris ont signalé tous trois le changement d'orientation de l'armée Von Kluck, sur lequel la cavalerie a donné également des indications. Mais Wateau appartenait au service d'aviation du Camp retranché de Paris dirigé par le Commandant Charet, et celui-ci sachant que le changement d'orientation de Von Kluck, allant contre les idées des Etat-major y serait difficilement accepté, a fait porter le renseignement par Wateau (qui avait participé aux reconnaissances), parce que Wateau, ayant professionnellement l'habitude de la parole, soutiendrait mieux qu'un autre l'idée à faire accepter. Wateau a si bien soutenu la thèse dont il était chargé, à l'Etat-Major du Camp retranché de Paris, que tout le mérite d'avoir découvert le mouvement lui a été attribué alors qu'il n'en était guère que le porte-parole. Et Barès, devenu grand maître de l'aviation au G.Q.G a favorisé cette thèse, aimant mieux mettre en évidence un officier de réserve qu'un officier de l'active susceptible de le remplacer au G.Q.G.

Propos recueillis par le 'Petit Savoyard de service', à Aix les Bains, le 26 février 1958.

Propos tenus par le Lieutenant-Colonel G.BELLENGER © C.A.L.M 06/2015