



1914 - 1918

des gendarmes dans le ciel

Aspirant Salomé KRAKOWSKI

Service historique de la Défense

Au cours de la Première Guerre mondiale, la gendarmerie assure les missions de mobilisation et de prévôté tout en maintenant sa présence à l'arrière du front. Si l'arme n'est pas engagée dans le conflit en tant qu'unité constituée, certains gendarmes réussissent pourtant à obtenir un détachement temporaire de leur corps et vont s'illustrer au combat. Ainsi, le 26 septembre 1914, le gouverneur militaire de Paris autorise le personnel de la garde républicaine à servir aux côtés de leurs camarades des armées. Comme l'explique Fabien Cardoni, « la totalité des officiers, et plus du tiers de la troupe, se portent volontaires pour rejoindre le front »¹. Quelques gardes intègrent alors l'aéronautique militaire, domaine dans lequel reposent beaucoup d'espoirs, aussi bien du point de vue du matériel que de son usage.

¹ Jean-Noël Luc (dir.), *Histoire de la maréchaussée et de la gendarmerie*. Guide de recherche, Maisons-Alfort, Service historique de la Gendarmerie nationale, 2005, p. 925.

Si, au début du conflit, l'emploi de l'aviation se limite à la reconnaissance sur les lignes ennemies, à la couverture photographique ou au réglage des tirs d'artillerie, à partir de novembre 1914, des missions offensives sont organisées par le commandant Edouard Barès, directeur du Service aéronautique au Grand quartier général. « La nouveauté des combats dans le ciel va faire apparaître une nouvelle classe de combattants : les aviateurs ; elle permettra à certains [...] de donner toute la mesure de leur courage, de leur intelligence et de leur audace, contribuant ainsi à maintenir l'image du héros individuel, bien estompée dans cette guerre de masse »². Formés à Dijon, Pau, Avord, Châteauroux ou bien encore Cazaux, environ 17 000 pilotes sont brevetés entre 1914 et 1918³.

² Charles Christienne (général), Pierre Lissarrague (général) [et al.], *Histoire de l'aviation militaire française*, Paris, Charles Lavauzelle, 1980, p.59.

³ On compte exactement 16 825 pilotes, dont 134 brevetés en 1914 (s'ajoutant aux 321 pilotes déjà en service), 1 848 en 1915, 2 698 en 1916, 5 609 en 1917 et 6 900 en 1918. *Ibid.*, p. 179-181.

Insigne de brevet de pilote



Jeunes, sportifs, la plupart sont issus de la cavalerie. Le brevet initial s'obtient après vingt-cinq heures de vol, en un mois et demi à trois mois ; le pilote est ensuite envoyé en formation complémentaire avant de rejoindre un groupe divisionnaire d'entraînement puis une escadrille. Le recrutement s'accroît à partir de 1916 lorsque la chasse s'organise⁴, mais ce sont les deux dernières années du conflit qui ont vu le plus de recrues sortir des écoles. L'aviation prend en effet beaucoup d'ampleur grâce à l'effort industriel français à partir de 1917, avant d'acquiescer une maîtrise des airs sans précédent l'année suivante.

Du côté des gendarmes, Etienne Laliat est très certainement le premier garde républicain engagé. Maréchal des logis à la légion de gendarmerie de Paris, il entre dans l'aviation le 26 novembre 1915, avant de devenir pilote en

⁴ On cherche rapidement dans les deux camps à mettre au point un appareil monoplace muni d'un armement fixe maniable et performant. Malgré les innovations de Roland Garros, à l'été 1915, les Allemands prennent une longueur d'avance avec leur Fokker doté d'une mitrailleuse dont le tir est synchronisé avec les pales de l'hélice. La chasse devient alors possible, mais il faut attendre plusieurs mois avant qu'une véritable doctrine d'emploi ne soit élaborée. A ce titre, la bataille de Verdun en février 1916 marque un tournant ; l'aviation ne pouvant assurer ses missions de reconnaissance en raison de l'agressivité des chasseurs allemands. Le commandant Charles de Rose, chef de l'aéronautique, fait venir une quinzaine d'escadrilles et organise des patrouilles chargées de détruire les avions ennemis au-delà de la ligne de front. Sur ce modèle, les premiers groupes de combat voient le jour en octobre 1916 rassemblant plusieurs escadrilles sous un même commandement pour obtenir un effet de masse. Marie-Catherine Villatoux, « L'aéronautique militaire dans la Grande Guerre : vers l'institutionnalisation » in Archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale. Répertoire numérique détaillé de la série A (1914-1919) et guide des sources, Vincennes, Service historique de la Défense, 2008, p. 26-27.

mars 1916 et de recevoir, très vite, une citation à l'ordre de l'armée le 19 septembre de la même année. Cependant, la plupart des gardes républicains sont recrutés à partir du printemps 1916. Parmi les fantassins, Paul Nogues, de la 4^e compagnie, rejoint l'aviation en mai 1916 en qualité de canonnier, avant de devenir élève pilote à Dijon en juin de l'année suivante. Isidore Fauré sert notamment dans l'escadrille F 25, et Laurent Pams, qui passe à l'aviation en mai 1916 en tant que mitrailleur, est affecté à un emploi de bombardier dans l'escadrille 101 sur *Voisin* de bombardement. Issus de la cavalerie, Claude Cardinal, du 1^{er} escadron de la garde, et Marcel Lemoine, trompette au 2^e escadron⁵, deviennent tous deux pilotes en février 1917.

Si aucun des gendarmes incorporés dans l'aviation ne figure parmi les « As », il est pourtant certain que ces combattants du ciel ont fait preuve de beaucoup de courage et d'abnégation.



Le chef d'escadron Gaston Merlhe

⁵ Il sert dans les escadrilles BR 117 et BR 121.

Le plus célèbre d'entre eux est sans conteste Gaston Merlhe, né en 1884 dans le Finistère. Après avoir servi au 21^e régiment de dragons, il s'engage à la fin de l'année 1913 dans la légion de la garde républicaine, où il est affecté au régiment de cavalerie comme maréchal des logis. « Dès la déclaration de guerre, il se porte volontaire pour partir au front mais n'est pas retenu avant l'année 1916. L'aviation militaire en plein essor recherche des volontaires [...]. Merlhe, postulant, est sélectionné⁶ ». Il devient élève pilote en mars 1916 au centre d'aviation de Dijon, puis à l'école de Tours, et reçoit son brevet le 31 juillet, sous le n° 4093. Il sert sur *Caudron*, d'abord dans l'escadrille C 105, puis la C 229, unité dont l'insigne figurait une marmite ailée posée sur deux canons en sautoir⁷. « Doté d'une grande maîtrise, Merlhe, va, en plus de ses missions classiques d'observations aériennes et de renseignement, engager dix combats aériens [...] prenant chaque fois des risques importants⁸ ». Enchaînant les sorties au cours de l'année 1917, son avion est criblé de balles à plusieurs reprises. Merlhe obtient d'ailleurs quatre citations⁹ durant la Première Guerre mondiale, parmi lesquelles :

« Pilote remarquable d'audace et de sang-froid, toujours volontaire pour les missions les plus périlleuses [...] ».

La médaille militaire lui est attribuée le 21 avril 1917 avec la mention suivante :

« Pilote plein d'ardeur et d'entrain. Venu volontairement dans l'aviation, y a rendu d'excellents services par son zèle et son dévouement ».

⁶ François Rivet (chef d'escadron), « Un destin exceptionnel : le chef d'escadron Gaston Merlhe (1884-1951) », *Le Trèfle*, n°102, mars 2005, p. 53.

⁷ En références au nom d'un projectile employé et à l'appui que l'escadrille apportait à l'artillerie.

⁸ *Ibid.*, p. 54.

⁹ Citations à l'ordre du corps d'armée du 14 février 1917 et du 20 avril 1917. Citations à l'ordre de l'armée du 1^{er} août 1917 et du 22 avril 1918.

¹⁰ Réintégré dans son arme d'origine et devenu lieutenant, il reçoit le commandement du détachement de gendarmerie de l'Afrique occidentale française à Dakar, poste qu'il occupe de 1921 à 1941. Il assure ensuite les fonctions d'inspecteur principal et commandant des gardes-cercles, puis de juge de paix, à Kolda à partir de 1948. Le chef d'escadron Merlhe meurt le 12 septembre 1951 au Sénégal.

Toutefois, souffrant d'une phlébite à la jambe droite causée par une blessure lors d'un accident aérien, sa carrière de pilote s'achève à la sortie de la guerre¹⁰.

Tandis que Gaston Merlhe réintègre la gendarmerie, d'autres personnels de l'arme ont malheureusement péri au cours des combats, touchés par un avion allemand, par l'artillerie ennemie, ou encore à la suite d'une défaillance de leur appareil¹¹. Gabriel Fradet en est un exemple. Incorporé dans la 6^e compagnie de la garde républicaine en septembre 1910, il est adjudant au 1^{er} groupe d'aviation lorsqu'il se tue à l'entraînement le 19 novembre 1917 à Istres.

La gendarmerie a tenu à rendre hommage à ces quelques gardes devenus pilotes morts au combat en donnant leur nom à des promotions d'élèves. C'est le cas du garde Antoine Lingueglia choisi comme parrain de la 68^e promotion sortie de l'école du Mans en 2001. Né en 1889 à Martigues, Lingueglia entre à la 8^e compagnie de la légion de la garde républicaine où il sert à partir de 1911. Détaché dans l'aviation en août 1916, il occupe dès janvier 1917 un poste de sergent mitrailleur dans l'escadrille BR 126 sur *Breguet XIV*, un avion puissant et rapide. L'insigne de la 68^e promotion rappelle d'ailleurs son service dans l'aéronautique et son décès le 27 mai 1918 à Coucy-le-Château, dans l'Aisne, durant un raid sur les lignes ennemies. Il évoque également ses deux citations¹² avec lesquelles il reçoit une croix de guerre avec étoile de bronze, le 1^{er} novembre 1917, puis

¹¹ En effet, la fiabilité des matériels restant incertaine, les accidents représentent à l'époque trois décès sur cinq.

¹² « Excellent mitrailleur bombardier, plein de courage et d'allant. A pris part à sept bombardements de jour, souvent dans des circonstances défavorables et s'est particulièrement distingué le 12 août et le 30 septembre 1917, en atteignant deux objectifs importants où de violents incendies furent allumés ». Citation à l'ordre du régiment du 1^{er} novembre 1917. « Excellent mitrailleur bombardier, plein de courage et d'allant. A effectué un grand nombre de bombardements de jour. Disparu au cours d'un combat aérien ». Citation à l'ordre de l'armée du 13 juillet 1918.

avec palme, le 13 juillet 1918 à titre posthume, ainsi que la médaille militaire.



Insigne de la 68e promotion d'élèves gendarmes l'école du Mans

En 2008, la 295^e promotion d'élèves-gendarmes de l'école de Montluçon s'est vue quant à elle attribuée le nom d'Emile Dhumerelle. Né en 1887, il intègre le 2^e escadron du régiment de cavalerie de la garde républicaine en 1910, puis le 4^e escadron comme brigadier à cheval. Il rejoint l'aviation le 1er juillet 1916 en qualité d'élève pilote, avant d'être breveté sous le n° 4621, le 26 septembre. Il passe au 2^e groupe d'aviation en janvier 1917, puis dans l'escadrille F 130 dès mars 1917, avant qu'une chute d'avion ne mette fin à sa carrière. Le 22 août, son *Farman* s'écrase sur le plateau de Malzéville, en Meurthe-et-Moselle, au retour d'une mission de bombardement sur Verdun¹³. Dhumerelle est cité à l'ordre de l'armée le 26 août 1917 en ces termes :

« Pilote remarquable, d'un exemple vivant pour tous. A exécuté huit bombardements

¹³ Il meurt des suites de ses blessures à l'hôpital Sédillot de Nancy.

à longue distance dont trois dans des circonstances particulièrement difficiles. Mort pour le France au retour du dernier de ceux-ci ».

Il reçoit, à titre posthume, la croix de guerre avec palme et la médaille militaire. Comme tous ses camarades décédés, son nom figure sur le monument aux morts de la garde républicaine, ainsi qu'au livre d'or de la gendarmerie.



Insigne de la 295e promotion d'élèves-gendarmes de l'école de Montluçon

Au total, dix-sept gardes républicains sont détachés dans l'aviation au cours de la Première Guerre mondiale, la plupart atteignant le grade d'adjudant-pilote. C'est le cas d'Emile Barbillat, breveté sous le n° 3802 le 29 juin 1916, manœuvrant notamment sur *Maurice Farman*. Citons aussi Christophe Dû, garde à la 9^e compagnie avant son affectation dans l'aéronau-



Gaston Merlhe devant un Caudron G.4

tique, qui obtient son brevet de pilote le 15 septembre 1916, et dont les actions décisives sont vantées dans une citation de 1918 :

« Depuis plus de douze mois, a participé comme pilote à de nombreuses reconnaissances et opérations de guerre en territoire ennemi. S'est distingué par sa maîtrise comme pilote, son allant et son courage ainsi que par la hauteur de conception de son devoir militaire ».

Quant à Jules Godiveau, il est d'abord muté dans la 83^e division prévôtale avant d'intégrer l'école de Dijon en 1916 et d'obtenir son brevet le 17 septembre 1916. D'autres sont employés dans l'administration, tel Emmanuel Bérout, âgé de quarante-six ans lorsqu'il est mobilisé en août 1914, qui occupe un poste à la direction aéronautique où il est secrétaire du capitaine de Malherbe.

En l'état actuel des recherches, le dernier garde à avoir intégré l'aviation semble être Gaston Guigon, devenu pilote à l'été 1917. Issu de la 7^e compagnie de la garde républicaine, il sert, entre autres,

dans les escadrilles 211 et 509. Il se fait remarquer en 1918 avec deux citations attestant de sa bravoure :

« Sous-officier pilote courageux et énergique. S'est particulièrement distingué lors de l'offensive du 18 juillet. L'escadrille ayant eu des pertes sévères, a contribué grandement à relever le moral de ses jeunes camarades en volant jusqu'à sept heures par jour, dans des conditions très périlleuses. A exécuté avec plein succès de nombreuses liaisons d'infanterie dans les attaques du 10 août et des jours suivants » ;

« Pilote de premier ordre, donne à tous ses camarades les plus beaux exemples d'énergie et de courage. Le 22 octobre, attaqué par trois avions ennemis, a soutenu vaillamment le combat et s'est vu obligé de rentrer, son avion étant sérieusement atteint par les balles » .

Il obtient d'ailleurs la médaille militaire en 1919.¹⁴

Toutefois, la garde n'est pas la seule unité

¹⁴ Citation à l'ordre de la division du 25 août 1918 et citation à l'ordre du régiment du 28 octobre 1918.

de gendarmerie à avoir fourni des hommes à l'aviation comme l'atteste la participation d'Eugène Simon, gendarme à cheval à Longjumeau. Lorsque la guerre éclate, il sert comme prévôt dans la 10^e armée avant d'intégrer le 1^{er} groupe d'aviation de Dijon en septembre 1916. Il passe successivement par les écoles d'Avord et de Pau au cours de l'année 1917 avant de rejoindre l'escadrille 81 en tant que pilote de chasse. Le 16 octobre, il remporte une belle victoire sur un *Albatros DV* en abattant son adversaire dans les lignes françaises, non loin de Verdun, action qui lui vaut une citation à l'ordre de l'armée¹⁵. Il disparaît au cours d'une patrouille au nord de Montdidier en mars 1918. Abattu par l'artillerie DCA¹⁶, l'épave de son *Spad* est retrouvée dans les lignes ennemies quelques temps plus tard.

Ces parcours montrent bien qu'au cours la Première Guerre mondiale la gendarmerie œuvre largement au-delà de ses missions tradition-

nelles et de celles du temps de guerre comme la prévôté aux armées. Beaucoup de gendarmes se sont portés volontaires pour servir au front et les chiffres rappellent cruellement leur sacrifice. Ainsi, « la légion de la garde républicaine a joué un rôle déterminant au cours de la Grande Guerre. En perdant 218 hommes sur les 1 125 envoyés aux armées, elle est la formation de gendarmerie qui a payé le plus lourd tribut. [...] En outre, ses combattants ont été de véritables héros en méritant 418 décorations et en gagnant 319 citations au feu¹⁷ ». Parmi eux, certains ont donc participé aux débuts de l'aéronautique militaire, spécialité qui connaît alors un déploiement sans précédent et deviendra une arme distincte en 1922, puis une armée à part entière en 1933.

¹⁵ « Sous-officier aussi modeste que brave et toujours prêt à remplir les missions délicates ou périlleuses. Le 16 octobre 1917, a abattu un de ses adversaires dans nos lignes ». Citation à l'ordre de l'armée du 9 novembre 1917.

¹⁶ Défense contre aéronefs.

¹⁷ Raymond Duplan (adjudant-chef), « Les morts de la Garde républicaine (1914-1918) », *Les Carnets de la Sabretache*, n°158, 2004, p. 188.