

# La chronique du CESA

## 19 juillet 1915 : une des premières opérations spéciales au profit du renseignement

### *L'aviation française place ses espions*

Pendant la première guerre mondiale, l'état-major français décide d'organiser des missions spéciales afin d'espionner les Allemands et de préparer les grandes opérations militaires. Des agents de terrain, souvent des douaniers, sont déposés par avion sur leur lieu de mission par des pilotes téméraires.

#### **Une école des missions spéciales à Hermonville dans les Ardennes**

À l'initiative du général Édouard de Curières de Castelnau, qui estime nécessaire le « juste renseignement », le commandement français décide de créer en 1915, dans le plus grand secret, une école d'espionnage en zone occupée, dans la Marne. Sous la tutelle des chefs du Service aéronautique des V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> armées et du 2<sup>e</sup> bureau du Commissariat spécial de sûreté, cette école enseigne à ses élèves comment mener des missions de sabotage et de renseignement en territoire ennemi. Pour assurer ces missions spéciales et pour minimiser les pertes, l'état-major fixe un profil type de l'agent infiltré. Il doit être volontaire, parler de préférence l'allemand, posséder une bonne connaissance du terrain, savoir dresser une carte et maîtriser le maniement des explosifs. En plus des militaires du génie et de l'artillerie, ce sont souvent des militaires sous-officiers des Douanes, en l'occurrence de Charleville-Mézières, qui sont recrutés. Durant leur formation, ils apprennent l'observation, la reconnaissance et la transmission du renseignement avec des pigeons voyageurs. Ils doivent pouvoir fournir au pilote des itinéraires sans carte à travers les bois et les forêts pour relier les secteurs d'opération, savoir tourner l'avion et faire repartir l'hélice pour faciliter le redécollage du pilote. Les instructeurs leur rappellent régulièrement qu'ils doivent être prêts à mourir pour la mission. Après avoir été dotés d'une nouvelle identité, ils sont affectés en escadrille pour réaliser leur mission.



DR

#### **Des douaniers observateurs de l'air et espions**

La mission est extrêmement périlleuse. Le pilote et le missionnaire décollent en direction de la frontière hollandaise pour un vol à 3 000 mètres d'altitude qui rend possible l'observation. Le poids des bagages de l'équipier de terrain alourdit l'appareil au risque de compromettre la mission. Le pilote doit manœuvrer pour ne pas se faire repérer, et pour éviter les éventuels tirs d'artillerie et les *Fokker E1* ennemis lancés à sa poursuite, tout en évitant la panne sèche. Le douanier, qui porte l'uniforme – ou la tenue civile, mais il risque alors d'être fusillé comme espion, les dénonciations étant courantes – est en général déposé dans une prairie en bordure de forêt pour faciliter sa fuite et le redécollage rapide de l'avion. Il est notamment équipé de matériel de sabotage, de 6 pigeons voyageurs et de poivre et de harengs saurs pour dérouter les chiens.

C'est dans ce contexte que le 19 juillet 1915, Jean Navarre effectue sa 3<sup>e</sup> et dernière mission spéciale, accompagné de Jules Védrine, qui possède un impressionnant palmarès en matière de missions de ce type. À bord de leurs deux *Morane-Saulnier* type « Parasol », les deux as, pilotes de l'escadrille MS 12, déposent deux douaniers dans la région de Chimay en Belgique, afin qu'ils rejoignent l'Allemagne et qu'ils effectuent leur mission de renseignement.

Médiatisées à partir de 1919, ces missions peuvent être considérées comme les ancêtres des missions d'infiltration d'agents spéciaux derrière les lignes ennemies.

**Adjudant Fanny Boyer, rédactrice au CESA**

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

[cesa@armeedelair.com](mailto:cesa@armeedelair.com)

