

Joffre et l'aviation

Hugues Silvestre de Sacy (61 – Moulin)

En ces temps de commémoration du centenaire de la Grande Guerre, l'auteur, en utilisant les travaux de recherche de Marie-Catherine Dubreuil-Villetanoux du SHD-Air, nous rappelle l'intérêt que le maréchal Joffre a porté à l'aviation, dès la naissance de cette nouvelle arme.

Alire les biographes du maréchal, son rôle fondateur dans les premiers pas de l'aviation militaire n'apparaît guère. Aussi l'hommage rendu publiquement en 1937 par le général Barès, chef du Service aéronautique du Grand quartier général en 1914 et futur chef d'état-major général de l'Armée de l'air, a-t-il de quoi surprendre. Je le cite :

« On m'a parfois appelé le "Père de l'aviation", mais c'est le maréchal Joffre qui doit porter ce titre. C'est lui qui, fin 1914, a décrété que l'aviation était une arme et pratiquement une armée. Il lui a accordé des avantages exceptionnels : citations aux communiqués, décorations immédiates pour faits de guerre, et autonomie entière. L'aviation militaire française et toutes les aviations militaires du monde doivent être reconnaissantes au maréchal Joffre d'avoir ainsi donné à l'aviation militaire tout le prestige et tous les droits qui lui reviennent. Au point de vue matériel, il a eu l'immense mérite de prévoir une guerre de longue durée et, sans se préoccuper du temps que demanderaient la formation du personnel et la réalisation du matériel, il a lancé en octobre 1914 un programme de 50 escadrilles qui fut à l'époque considéré comme une utopie. Soucieux du meilleur outillage il a fait appel à ce que les Alliés avaient réalisé de mieux : des avions Sopwith, Handley Page, Caproni, le moteur Hispano, la mitrailleuse Lewis ».

Si élogieux soit-il, cet hommage ne rend pas compte de l'intérêt porté par Joffre à l'aviation militaire dès sa nomination au poste de chef d'état-major général des Armées en juillet 1911, soit trois ans avant le début des hostilités, intérêt révélé par des recherches plus approfondies dans les archives du Service historique de la Défense. Notons à cet égard les propos du général Gambiez et du colonel Suire dans leur *Histoire de la Première Guerre mondiale* au sujet de l'aviation avant 1914, je cite : *« Seul le général Joffre ne lui est pas défavorable »*. Et pourtant, rien ne le prédispose avant qu'il n'accède à ce poste, à jouer ce rôle fondateur. Le général Desmazes, l'un de ses biographes, nous permet de comprendre comment il en est arrivé là. Il évoque, je cite : *« son énorme puissance de travail et l'inflexible notion de ses responsabilités. Il a aussi un jugement sûr qui lui permet de s'entourer d'officiers compétents et dévoués, et il les choisit en dehors de toute autre considération. Il se sert d'eux d'abord pour s'éclairer sur les questions qu'il connaît mal ou même qu'il ignore. S'il parle peu, par contre il sait écouter »*.

Il serait faux de dire qu'en 1911, Joffre ne trouve rien aux Armées en matière d'aviation. Dès 1909, le général Roques, directeur du Génie, fait acheter cinq avions, principalement destinés à l'observation. Les manœuvres de Picardie de septembre 1910 mettent en évidence les

capacités de ce moyen nouveau pour ce type de mission. Dès octobre est créée l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire. C'est une époque de réalisme, exempte des grands débats doctrinaires qui surviendront plus tard. Joffre s'inscrit dans cet état d'esprit dès sa prise de fonction et il écoute les spécialistes dont il sait s'entourer. Il disait de lui-même : *« Un grand chef n'a pas besoin d'être très intelligent... Il a bien assez de gens intelligents autour de lui. Ce qui lui est nécessaire, c'est le caractère et le bon sens »*. Cela recoupe ce que Foch disait de lui : *« Sa caractéristique : un jugement très sûr. Mais il ne fait rien par lui-même. Il faut qu'on lui propose quelque chose, qu'on lui prépare un plan. Il sait faire travailler. Lui : il pèse et il décide... »*

C'est ainsi que Joffre prend en mars 1912 dans son entourage Pichot-Duclos, l'un des pionniers de l'aéronautique militaire dont il a lu le récent ouvrage *Reconnaissances en aéroplane*. Ce dernier rapporte que lors de leur premier entretien, après seulement quelques questions, le général prononce ces seuls mots, soulignés par son poing appuyé sur la table : *« Il nous faut un avion puissant »*. C'est dire combien, très tôt, Joffre a compris les potentialités de cet outil militaire nouveau, sous réserve de trouver les solutions techniques permettant d'en augmenter les performances.

Dès lors les deux années précédant le conflit verront des évolutions importantes de l'aéronautique militaire qui portent sans conteste la marque du chef d'état-major général. À l'issue des manœuvres de l'automne 1912, Joffre signe un *Rapport sur le service à l'aviation à l'armée de l'Ouest pendant les manœuvres de 1912* où il prend position sur les modalités d'emploi de l'aviation dans la guerre. Deux autres rapports en avril 1913, sur le matériel d'aviation et sur l'organisation de l'aéronautique militaire, témoignent de son intérêt pour l'arme nouvelle. L'emploi principal envisagé reste la reconnaissance et d'ores et déjà Joffre, soucieux de la protection des avions contre les feux de l'ennemi, préconise leur blindage, ce qui implique donc une course à la puissance.

Il esquisse toutefois la possibilité d'autres missions, le premier de ces rapports indiquant que *« les types d'avions nécessaires à l'Armée sont... l'avion destiné aux reconnaissances à longue portée et pouvant être employé, éventuellement à l'attaque des objectifs terrestres... l'avion destiné à l'attaque des aéronefs... qui doit obligatoirement satisfaire aux conditions suivantes : blindage, grande vitesse de translation (120 kilomètres au moins à l'heure), transport d'un armement du poids de 75 kg environ »*. Et il va même plus loin en indiquant qu'il *« importe de traduire ces indica-*





Le général Joffre à l'escadrille SPA 3, discutant avec le sous-lieutenant Guynemer devant un Sopwith 1-1/2 Strutter

Le général Joffre, vainqueur de la bataille de la Marne où l'aviation a joué un rôle déterminant



SHD/Air

tions sous forme de données techniques qui puissent être communiquées de suite aux constructeurs à titre de directives. »

Le second rapport, sur l'organisation, place les unités sous « l'autorité du général commandant le corps d'armée, ou des gouverneurs de place sur le territoire desquels elles sont stationnées ».

L'année 1913 voit ainsi la création en janvier de la commission supérieure de l'aéronautique militaire dont Joffre préside la première réunion. Cette structure a pour mission de renseigner le ministre sur des questions techniques et sur l'emploi de l'aviation, mais aussi de mener des expérimentations d'engins destinés à la destruction d'objectifs terrestres ou aériens. En novembre, une 12^e direction de l'aviation et de l'aérostation est créée, consacrant d'une certaine manière l'autonomie de l'arme.

L'armée française se trouve donc au début des hostilités avec un outil, sans doute modeste, mais dont le haut commandement, en dépit de quelques oppositions, a su discerner certaines des possibilités. Les décisions prises par Joffre ont été déterminantes.

Dès le début de la guerre deux faits mettent en lumière la justesse de ces vues. En premier lieu, les aéroplanes de la VI^e armée et du camp retranché de Paris jouent un rôle déterminant, selon Pétain, dans l'observation de l'infléchissement vers l'Est des armées allemandes, permettant au haut commandement de décider de sa manœuvre victorieuse sur la Marne (cf. l'article de Gérard Chaber consacré au plan Schlieffen en p. 12). Par ailleurs le 8 septembre, l'aide apportée par l'aviation dans le réglage de ses tirs permet à l'artillerie française de détruire la moitié des canons d'un corps d'armée allemand.

Joffre, dès le 10 septembre, en tire les conclusions : « Ce succès montre les résultats que l'infanterie peut et doit obtenir de la collaboration de l'artillerie et de l'aviation pendant le combat ». Mais ce n'est pas tout. Trois jours après la première victoire aérienne de l'histoire qui voit Frantz et Quenault abattre en combat aérien un biplace allemand, Joffre écrit : « L'aviation continuera à prendre dans l'avenir par tous les moyens, une part de plus en plus intense au combat dans lequel son action obtiendra non seulement des résultats matériels importants, mais exercera sur l'ennemi une très grande influence morale... Dans une armée un avion a descendu un Aviatik par le feu de sa mitrailleuse. Enfin, les escadrilles de bombardement ont pu jeter des bombes sur une des batteries en action, sur des rassemblements, sur des colonnes en marche, sur des parcs et sur des gares où avaient lieu des mouvements importants. Ces résultats montrent que l'aviation de combat est à même de rendre les plus grands services et de justifier la confiance que le commandement place en elle ».

Très rapidement des conclusions en sont tirées en termes d'organisation. Le 10 novembre, il signe une note vraisemblablement préparée par Barès. « L'aviation n'est pas seulement, comme on avait pu le supposer autrefois, un instrument de reconnaissance. Elle s'est rendue, sinon indispensable, du moins extrêmement utile pour le réglage des tirs de l'artillerie. Elle a montré, en outre, que par le lancement de projectiles à explosifs puissants, elle était en mesure d'agir comme une arme offensive, soit pour des missions éloignées, soit en liaison avec les autres troupes. Enfin, elle a encore le devoir de pourchasser et de détruire les avions ennemis ». Il en conclut que « l'organisation de l'aviation aux armées doit dorénavant correspondre à ces différents rôles. Les escadrilles doivent donc être spécialisées ».

Ainsi, l'aviation de bombardement est créée en tant que spécialité en novembre 1914, avec pour mission l'attaque du territoire ennemi dans le but d'atteindre son potentiel économique et d'impressionner les populations civiles. Le conflit prend en effet rapidement l'allure d'une lutte totale où les usines concourant à l'effort de guerre, dont les célèbres usines de la Badische Anilin à Ludwigshafen, deviennent des objectifs prioritaires que seuls les avions sont susceptibles d'atteindre.

Ce n'est qu'après de nombreux bombardements allemands sur de grandes villes dont Paris que Joffre ordonne aussi à l'aviation de bombardement des raids de représailles, sur Karlsruhe en particulier.

La spécificité de l'arme aérienne n'échappe donc pas à Joffre au moment où les armées s'enterrent dans leurs tranchées. Il écrit que « l'aviation est le seul moyen qui permette d'opérer sur le territoire occupé par l'ennemi, et il est nécessaire de lui donner le développement le plus considérable. On ne pourra, en effet, obtenir des résultats que par des expéditions fréquentes, renouvelées sur un même point ». Mais il reste obsédé par « l'avion puissant » dont il indiquait déjà le besoin en 1912 et dont il insiste encore sur la nécessité en juin 1915 pour donner au bombardement l'efficacité qu'il n'a pas encore réellement. Cette obsession le tient encore en août 1916 quand il rédige une note où il précise que « certains objectifs peuvent paraître encore trop éloignés pour un bombardement immédiatement réalisable. Cependant, ils doivent être envisagés dès maintenant. Les localités très éloignées ont une importance très grande au point de vue du moral ; au fur et à mesure des progrès de l'industrie, il sera possible de les réaliser, d'abord par avions isolés, puis par groupes ».

Ainsi 1915 voit le développement de l'aviation de bombardement. 1916 sera l'année de l'aviation de chasse. On sait comment dès le début de la bataille de Verdun, les Allemands aveuglèrent les artilleurs français en détruisant les avions d'observation français chargés du réglage de leurs tirs, grâce à une concentration de chasseurs obtenant localement la supériorité aérienne. On connaît aussi la fameuse phrase de Pétain : « De Rose, balayez-moi le ciel ! ». On sait sans doute moins que Joffre, dès janvier 1916, était convaincu de la nécessité de regrouper des escadrilles de chasse, je cite, « afin d'obtenir une supériorité aérienne incontestable dans les zones d'attaque ».

On peut donc dire, à juste titre, que Joffre a bien joué un rôle fondateur dans les premiers pas de l'aviation militaire. ■