

Joffre : père méconnu de l'aviation militaire ?

Par Marie-Catherine Villatoux

Revue historique des armées, n°1/1997, p. 3-16.

« 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 réalisés de mieux : des avions Sopwith, Handley Page, Caproni, le moteur Hispano, la mitrailleuse Lewis. »

Ce vibrant hommage peut surprendre le lecteur au premier abord. Qui se souvient que le vainqueur de la Marne, dont le nom s'identifie pratiquement avec les trois premières années de la Grande Guerre, fut un des pères fondateurs de l'aéronautique militaire ? Seuls quelques rares privilégiés comme le général Barès, auquel nous devons le témoignage cité¹, évoquent cet aspect méconnu de la carrière du maréchal Joffre. Fait singulier, si ce dernier passe sous silence toute son oeuvre aéronautique dans ses *Mémoires*², il ne manque pourtant pas de mentionner dans son *Journal de marche*³ plusieurs épisodes impliquant l'aviation. Bizarrie qui intrigue d'autant plus que la plupart des biographes⁴ du maréchal semblent eux aussi ignorer ce fait.

Seule une recherche méthodique dans les fonds d'archives de la Première Guerre mondiale, conservés par les armées de Terre et de l'Air à Vincennes, permet de retrouver des papiers, certes disparates, mais révélateurs de l'action entreprise par Joffre dans le domaine aérien dès sa nomination, le 28 juillet 1911, chef d'état-major général de l'Armée.

« J'ai toujours réussi dans ce que j'ai fait »⁵

De cet enfant de Rivesaltes, né le 12 janvier 1852, le général Desmazes, qui fit partie de son état-major entre 1925 et le 3 janvier 1931 - date de la mort de Joffre - a laissé un portrait des plus étonnant : *« un des traits les plus curieux du caractère du Maréchal, c'était son absence de curiosité et d'imagination. Je suis fondé à croire que durant sa vie il a peu lu, et pendant les cinq années que j'ai passées auprès de lui je n'ai pu découvrir ce qui l'intéressait : il ne paraissait pas avoir plus de goût pour les sciences que pour la littérature, pour l'histoire que pour la philosophie. Cependant, quelques ouvrages de géographie qui lui rappelaient les pays qu'il avait autrefois parcourus éveillaient son attention. »*⁶ Que de chemin parcouru, en effet, par le jeune Joseph Joffre, entré à Polytechnique à 17 ans et qui allait choisir le Génie par le plus grand des hasards.

Excellent élève, devenu rapidement expert dans la construction des forteresses - il est même chargé des cours de fortifications à l'Ecole d'Application de Fontainebleau entre 1889 et 1892 - il présida à l'édification aussi bien qu'à la modernisation de nombreux forts⁷ à partir de 1874 et ce pendant dix ans. Mais le décès de sa première épouse conduit le capitaine Joffre à solliciter, en décembre 1884, une affectation loin de la métropole. S'ouvre alors une longue parenthèse coloniale dans sa carrière où nous le retrouvons tout d'abord en Extrême-Orient, poursuivant son œuvre de sapeur à Formose puis dans le Haut-Tonkin jusqu'en 1888.

Après un bref retour en France, Joffre opte cette fois pour l'Afrique en 1892. Chargé de diriger au Soudan la construction d'une voie de chemin de fer destinée à relier le Sénégal au Niger, il est bientôt amené à prendre part à la conquête de Tombouctou.⁸ Cette affaire eut une influence déterminante sur la suite de sa carrière : Joffre y conquiert ses galons de lieutenant-colonel. Il part ensuite pour Madagascar, en janvier 1900, réclamé par Gallieni, pour créer le camp retranché de Diégo-Suarez.⁹ Général de brigade en 1902, il est alors nommé directeur du Génie à Paris et reçoit sa troisième étoile en 1905.

Lorsqu'il accède, en 1911, au poste suprême, Joffre est peu connu tant du pays que de l'armée. Dans ses *Mémoires*, il reconnaît lui-même que rien ne l'a préparé à assumer ces hautes fonctions que le Gouvernement lui confie. Mais il a pour lui *« 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... »*¹⁰

De cette riche carrière, rien ne disposait toutefois le nouveau chef d'état-major de l'Armée à présider aux destinées de l'aéronautique militaire naissante.

« Joffre tout seul, très haut, et sous lui rien que des subalternes »¹¹

C'est au mois de septembre 1909 que le général Roques, directeur du Génie au ministère de la Guerre¹², ordonne l'achat pour l'Armée de cinq avions¹³, alors fragiles rivaux des plus légers que l'air. On les destine avant tout à des missions d'observation, sans qu'une véritable doctrine d'emploi ait été encore définie. Un an plus tard le général Brun, ministre de la guerre, choisit de faire participer les avions aux grandes manœuvres organisées en Picardie au mois de septembre 1910. Celles-ci confirment avec éclat les débuts prometteurs de l'aviation. Les pilotes s'acquittent avec efficacité des missions demandées : reconnaissance rapprochée, exploration lointaine et transmission des dépêches confiées par le commandement. Les conclusions tirées par l'état-major à la suite de ces grandes manœuvres aboutissent à l'adoption de décisions fondamentales : le 23 octobre 1910, l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire est créée, placée sous la tutelle du général Roques¹⁴. Celui-ci doit assurer la coordination entre tous les services -l'Etablissement central de l'Aérostation militaire de Chalais-Meudon et le Laboratoire d'Aviation militaire de Vincennes- dans le but de favoriser des progrès rapides de l'aéronautique.

Pragmatique, Roques, qui ne désire pas ouvrir un débat de doctrine sur l'emploi futur des avions, est persuadé que cette dernière se forgera au fil du temps, au cours des manœuvres militaires.¹⁵ Une note de 1910 sur l'aéronautique reflète cet état d'esprit : *« dans la période d'évolution et de progrès que traversent actuellement la science et l'industrie aéronautiques, il n'est pas possible de fixer pour cette organisation un cadre invariable sans s'exposer à le voir brisé à bref délai. Il est indispensable au contraire de poursuivre constamment son adaptation aux circonstances nouvelles qui viennent à se présenter : c'est ce qui a été fait jusqu'alors et c'est ce qui se fera encore dans la suite. »*¹⁶

Cette période d'expérimentation, tout autant du matériel que des idées, se poursuit durant les années 1911 et 1912. L'arrivée de Joffre au poste de chef d'état-major général de l'Armée ne bouleverse en rien les premiers jalons de la mise en place de l'aéronautique militaire et participe au contraire à une clarification des idées sur les modalités d'emploi de l'aviation en temps de guerre. Ainsi, le rapport que lui adresse le général Roques le 29 novembre 1911, à la suite des manœuvres de septembre¹⁷, a certainement contribué à renseigner Joffre sur l'intérêt de cette nouvelle arme.

Détail trop souvent ignoré, le général Pichot-Duclos, pionnier de l'aéronautique militaire, rappelle dans ses *Réflexions sur ma vie militaire*¹⁸ qu'il avait fait « une généreuse

distribution...au général Joffre et à son entourage » de son premier écrit, *Reconnaisances en aéroplane*, paru en janvier 1912.¹⁹ Le succès de cet ouvrage conduit le lieutenant Pichot-Duclos, en mars de la même année, à la section aéronautique du ministère. C'est à cette occasion qu'il rencontre le général Joffre en compagnie du pilote-aviateur Faure : « *Le général Joffre que je voyais pour la première fois nous en imposa à tous les deux par la simplicité de son accueil et l'autorité de ses propos. "Quel est le chef (sous-entendu : de vous deux) ?" demanda-t-il tout d'abord quand nous lui eûmes décliné nos noms et qualités ; il eut l'air d'approuver quand nous lui eûmes répondu que notre chef était le commandant Guéry, sapeur comme lui et qu'il connaissait du reste. Après nous avoir posé quelques questions, quand il sut que Faure pilotait un monoplan Blériot : "Il nous faut un avion puissant", articula-t-il lentement le poing appuyé sur sa table, et nous comprîmes qu'il nous avait tout dit.*²⁰ » Ce récit, en dépit de son caractère anecdotique, est révélateur tout autant de la personnalité de Joffre que de ses méthodes de travail. Soulignons avec Foch qu'il était « *extraordinaire. 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... Sur son bureau, il n'a jamais rien devant lui : pas une carte, pas un papier. Il n'écrit pas. Il ne dit pas grand-chose. Rien ne le fait bouger. A un moment, on l'appelait "la bouée"...*²¹ »

« La guerre je la ferai et je la gagnerai »²²

A l'automne 1912, de nouvelles grandes manœuvres, placées cette fois sous la haute direction de Joffre, débutent dans le Poitou. L'aviation y participe avec quarante-huit appareils répartis en cinq escadrilles. De ces manœuvres, Georges Bellenger, témoin privilégié de cette époque, a laissé un témoignage très explicite. Chef de l'escadrille n°3, sous les ordres de Gallieni commandant du *parti bleu* et qui « *croyait sincèrement à l'importance du rôle de l'aviation* », il précise cependant que « *les états-majors n'avaient sur ce point qu'une conviction verbale...Ils dissertaient donc savamment des différents emplois possibles : aviation d'artillerie, de reconnaissance, avions de combat, avions de bombardement, mais sans qu'aucun acte ne soit fait pour aider à la réalisation de ces idées.*²³ »

C'est à la suite de ces manœuvres que le général Joffre émet un certain nombre de remarques sur les modalités d'emploi de l'avion dans la guerre²⁴. S'il reconnaît une incontestable efficacité de l'aviation dans les reconnaissances à grande distance, il n'en souligne pas moins sa faiblesse dans les combats rapprochés où la cavalerie reste maîtresse. De même, l'altitude,

quand elle dépasse 700 ou 800 mètres, devient un obstacle aux observations ; l'avion doit donc voler à faible hauteur et par là même se résigner à rester très exposé au feu de l'ennemi. Les conclusions tirées par le lieutenant-colonel Estienne, qui commandait l'aviation du *parti rouge*, rejoignent celles de Joffre. En conséquence, il propose le blindage des avions, question mise à l'ordre du jour dès 1913. Le rapport sur le matériel du 16 avril, signé de Joffre, insiste sur la nécessité d'apporter aux appareils « *une protection, tout au moins rudimentaire, contre la mousqueterie au moyen d'un blindage inférieur permettant de survoler l'infanterie à 800 mètres...Le blindage latéral devrait protéger les aviateurs, le moteur...et pouvoir résister au tir de la balle d'infanterie quand l'avion se trouve à 500 mètres au-dessus des troupes. Un blindage supérieur léger devrait protéger les mêmes éléments contre les balles du shrapnell.*²⁵ » C'est ainsi que le 6 juin 1914, Joffre se verra proposer plusieurs prototypes d'appareils blindés. Mais, au-delà des problèmes techniques, cet intéressant rapport est déjà une esquisse de l'organisation de l'aviation en temps de guerre et préfigure la doctrine d'emploi mise en place en fin d'année 1914. En effet, il est clairement affirmé que « *les types d'avions nécessaires à l'Armée sont... l'avion destiné aux reconnaissances à longue portée²⁶ 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.*²⁷ » En outre, Joffre, toujours soucieux d'une plus grande efficacité, ne manque pas d'ajouter qu'il « *importe de traduire ces indications sous forme de données techniques qui puissent être communiquées de suite aux constructeurs à titre de directives... En passant avec eux des marchés conditionnels qui leur garantiront l'achat de leurs appareils-types à des conditions rémunératrices, on provoquera la concurrence dans les recherches... On peut compter que les constructeurs présenteront leurs appareils-types vers le mois d'octobre prochain et que le choix définitif, après essais pourra être fait avant la fin de l'année... Le programme de 1914 serait alors immédiatement arrêté et les commandes...pourraient être livrées à partir du mois de juillet 1914.* » Le même jour, Joffre signe un texte déterminant qui modifie l'organisation de l'aéronautique militaire mise en place par la loi du 29 mars 1912. Si, à première vue, rien ne change dans la structure des forces - groupes, établissements, centres d'aviation - les unités sont désormais « *soumises à l'autorité du général commandant le corps d'armée, ou des gouverneurs de place sur le territoire desquels elles sont stationnées.*²⁸ » On entrevoit là les prémices du douloureux débat opposant

partisans d'une aéronautique autonome et défenseurs d'une aéronautique, simple outil des grandes unités terrestres au même titre qu'une batterie d'artillerie.²⁹

Dans le même temps l'aviation se structure. Le but est de l'intégrer dans le système militaire français : des escadrilles de manœuvre sont créées, ainsi qu'une commission d'études aéronautiques. Le 24 janvier 1913, le général Joffre préside la première réunion de la commission supérieure de l'aéronautique militaire nouvellement mise en place.³⁰ Celle-ci a pour but de renseigner le ministre autant sur des questions techniques - armement, aménagement des appareils - que sur l'emploi de l'aviation. Ses attributions comprennent également l'expérimentation d'engins divers destinés à l'attaque d'objectifs terrestres ou aériens, ainsi que la destruction de bâtiments (viaducs, ponts, hangars à dirigeables). A cet effet Joffre propose, le 3 mai 1913, la création d'une commission d'études de l'attaque et de l'armement des aéronefs.³¹

A la suite de ces bouleversements rapides se pose la question de l'autonomie de l'aviation. Joffre tranche le problème : le 20 novembre 1913, une 12e direction indépendante, réunissant aviation et aérostation est constituée, tandis que l'Inspection permanente disparaît.

Si, à la veille de la guerre, l'aéronautique ne constitue encore qu'un service, les progrès réalisés en quelques années n'en ont pas moins été immenses. En dépit des oppositions les plus nombreuses à son développement, il ne faut pas oublier que celui-ci a été encouragé par les milieux les plus élevés de la hiérarchie militaire et le général Joffre en est certainement la personnalité la plus emblématique. Il faut donc ici détruire le mythe selon lequel le haut commandement aurait été hostile à l'aviation.

Les souvenirs du général Pichot-Duclos confortent d'autant cette analyse. *« Pendant les deux ans et quelques mois qui ont précédé la guerre mondiale, mon rôle à la Section d'aéronautique, devenue ensuite Direction d'aéronautique du ministère, me mit en rapports constants avec l'état-major de l'Armée et fréquents avec le cabinet du général en chef ; attaché à la Direction de toutes les grandes manœuvres que le général Joffre dirigea en 1912 en Poitou, en 1913 vers Toulouse, des grands exercices sur la carte ou de cadres dont il prit l'initiative, notamment à la manœuvre qui se termina à Saint-Quentin en 1914, je tirai un profit considérable de toutes ces convocations...j'avais ...le loisir d'observer les grands chefs et leur entourage ; je sentais que j'étais aussi préparé que possible à affronter la guerre que je voyais venir à grands pas et dont l'effort déployé par le général Joffre pour y préparer l'Armée me montrait qu'il l'attendait aussi. »*³²

« *Que cela vous plaise ou non Joffre est à jamais le vainqueur de la Marne* »³³

Lorsque les hostilités éclatent, les forces en présence dans les deux camps ne regroupent que quelques centaines d'appareils auxquels il faut adjoindre plusieurs dizaines de dirigeables. Utilisé dès les premiers jours pour des missions de reconnaissance, l'avion n'a guère de rôle offensif, si ce n'est pour des lâchés d'explosifs et de fléchettes en acier sur les troupes en marche. L'Instruction alors en vigueur, datée du 1er avril 1914 et signée de Joffre, définit strictement les opérations dévolues à l'aéronautique : « *L'objet est de renseigner le général commandant en chef sur l'amplitude et le sens du déploiement stratégique adverse...La reconnaissance des zones de débarquement, principalement aux ailes fournira une première indication sur l'extension du front de l'ennemi. Prise à son origine, la direction de marche des colonnes, que déterminera une surveillance aérienne du réseau routier, permettra peu à peu de fixer l'étendue du déploiement adverse. Enfin, la reconnaissance des travaux défensifs, exécutés à la mobilisation, sur des points particuliers du territoire, fournira une indication qui permettra, le cas échéant, d'entrevoir les intentions de l'adversaire.* »³⁴ Même si Joffre manifeste un grand intérêt pour la nouvelle arme, il impose des limites à son action, la considérant comme une espèce de cavalerie avancée dans la troisième dimension.³⁵

Deux faits témoignent, durant les premières semaines du conflit, de l'efficacité de l'aviation tout autant que de sa nécessité sur le champ de bataille : les avions du camp retranché de Paris parviennent à déceler l'infléchissement vers l'Est des armées allemandes en marche, jouant ainsi un rôle certain dans la manœuvre de la Marne³⁶ : « *C'est le faisceau de renseignements partiels rapportés par l'ensemble des reconnaissances aériennes et par les patrouilles de cavalerie qui a permis à l'état-major de connaître la situation dans son ensemble. Mais il est certain que l'aviation, et spécialement celle de la VI^e armée et du camp retranché de Paris, a joué un rôle prépondérant en cette occasion.* »³⁷ De même, le 8 septembre, dans la région de Triaucourt, l'artillerie française, aidée par l'aviation dans le réglage de ses tirs, détruit la moitié des canons d'un corps d'armée allemand. Le général Joffre se montre vivement impressionné, à tel point que deux jours plus tard seulement, il rédige une note qui tire ainsi les conclusions des premières semaines de la guerre : « *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.* »³⁸ Joffre, qui reste donc avant tout partisan d'une étroite collaboration entre l'aviation et l'artillerie, entrevoit très tôt la nécessité de développer le champ d'action de l'aéronautique militaire. Le 8 octobre, soit trois jours après la première victoire aérienne de l'histoire³⁹, le général Joffre n'hésite pas à écrire que « *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. »⁴⁰

S'il paraît indiscutable que le général Joffre a donné l'impulsion qui a conduit à la création d'une véritable aviation militaire, il convient de souligner l'importance de l'équipe dont il a su s'entourer pour accomplir cette tâche. Comme il le disait 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.* »⁴¹ De fait, le « binôme » qu'il allait former avec le commandant Barès est exemplaire de ses méthodes de travail et de l'entière confiance qu'il accordait à ses collaborateurs, se réservant quant à lui l'ultime décision.

Le 25 septembre 1914, Barès entre à son état-major, à la tête du Service aéronautique du G.Q.G. C'est à cet officier-aviateur dans l'âme qu'est confiée la tâche d'organiser et de coordonner l'aviation militaire dans la guerre.⁴² S'il n'est pas le premier à avoir imaginé une aviation répartie en différentes spécialités - Ader y avait déjà pensé auparavant - il faut lui reconnaître le mérite de les avoir effectivement créées dès le mois de novembre. En effet, une note fondamentale datée du 10 novembre, très certainement rédigée par le commandant Barès, et signée de Joffre constate en préambule que « *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 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* »⁴³. Le commandant en chef en tire les conclusions suivantes : « *l'organisation de l'aviation aux armées doit dorénavant correspondre à ces différents rôles. Les escadrilles doivent donc être spécialisées.* » Ainsi sont nettement distingués trois domaines d'emploi : reconnaissances des objectifs, réglage des tirs d'artillerie et photographie du terrain pour les unités affectées à chaque corps d'armée ; reconnaissance et bombardement pour les unités affectées au sein même des armées ; chasse pour les formations dotées d'appareils blindés et

armés. En ce sens, on ne peut qu'adhérer aux propos de Patrick Facon soulignant que « *dans cette appréhension si juste du rôle que pourrait être amené à jouer l'avion dans un avenir proche, le mérite de Joffre est incontestable* »⁴⁴

Joffre, dégageant la leçon de tous ces bouleversements, réclame au ministre de la Guerre la modification du chapitre trois de l'Instruction de 1912 : « *Depuis l'ouverture des hostilités, le service de l'Aéronautique a subi, par le fait même de l'expérience des modifications importantes dans son organisation et son emploi. L'Instruction du 27 novembre 1912 ne paraît plus répondre sur certains points à la situation actuelle.* »⁴⁵ » Ainsi sont redéfinies de manière plus précise les attributions des chefs du service aéronautique au G.Q.G. et aux armées, tandis que disparaît la fonction de chef du Service des reconnaissances aérienne dans les états-majors d'armées.

« *L'Allemagne aurait gagné la guerre si la France n'avait pas eu Joffre* »⁴⁶

L'aviation de bombardement est organisée la première en tant que spécialité⁴⁷. Le 23 novembre 1914, Joffre ordonne la création du premier groupe de bombardement, le G.B.1.⁴⁸ Quelques semaines plus tard trois autres se constituent (G.B.2, G.B.3, G.B.4) avec pour mission d'attaquer le territoire ennemi.

Si au départ ces opérations revêtent un caractère d'actions de représailles, elles se transforment rapidement en raids de jour visant à atteindre le potentiel économique de l'adversaire et à impressionner les populations civiles. Le commandement français, avec à sa tête le général Joffre, inaugure alors le programme de destruction systématique des usines de guerre allemandes, projet étudié dès la fin de 1914. Il s'avère en effet que la guerre prend l'allure d'une lutte industrielle avec pour objectif la destruction - le 26 mai 1915 - des célèbres usines de la Badische Anilin à Ludwigshafen, qui jouent un rôle prépondérant dans l'approvisionnement des armées ennemies en explosifs et en gaz asphyxiants. Toutefois, le mois précédent Joffre n'oublie pas de définir les strictes limites auxquelles les groupes de bombardement doivent se plier : ils « *ne doivent lancer de projectiles que sur les objectifs indiqués sur les plans de bombardement arrêtés par le Grand Quartier Général. Ces objectifs sont des établissements d'utilité militaire, nettement distincts des agglomérations civiles qui ne doivent jamais être atteintes.* » Il précise par ailleurs que « *si les circonstances atmosphériques (vent, brume, nuages, etc...) ou des incidents de marche ne permettent pas d'arriver sur l'objectif ou de tirer dans de bonnes conditions, les équipages ne devront se délester des projectiles que sur d'autres objectifs figurant au plan de bombardement, ou sur*

des troupes ennemies suffisamment éloignées de nos lignes. ⁴⁹ » Soulignons en outre que ce n'est qu'à la suite de multiples bombardements allemands sur plusieurs grandes villes et de l'attaque de Paris par des Zeppelins au mois de mars que Joffre se résoud à ordonner le 15 juin suivant, un raid psychologique sur Karlsruhe occasionnant de nombreuses victimes civiles.

Autre élément qu'il ne faudrait pas sous-estimer, Joffre reste avant tout marqué par des conceptions liées à son arme d'origine, le Génie. S'il ne craint pas d'écrire le 8 juin 1915 qu'il faut considérer « *l'aviation de bombardement comme un des moyens d'action nécessaire au commandement* ⁵⁰ », il convient de ne pas le confondre avec un thuriféraire de l'arme aérienne. Il envisage en effet l'aviation de bombardement comme un outil d'appoint aux manoeuvres terrestres dont la mission essentielle est dans un premier temps l'encagement du champ de bataille : « *l'aviation...agira sur les voies ferrées et sur la ligne de combat. Elle devra s'efforcer de gêner le fonctionnement des gares importantes et des bifurcations encerclant le champ de bataille.* » Toutefois, la spécificité de l'arme aérienne ne lui échappe pas. Pour lui, elle est un moyen sans équivalent pour tenter de gagner la guerre alors que les armées s'enterrent derrière les lignes de front : « *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 de résultats que par des expéditions fréquentes renouvelées sur un même point.* »

Détail qui prêterait à sourire pour qui ne connaîtrait pas le personnage, Joffre semble véritablement obnubilé par l'idée d'« *avion puissant.* » Le général Pichot-Duclos avait été déjà frappé par cette remarque lors de sa première rencontre avec le commandant en chef ⁵¹, expression que nous retrouvons mentionnée telle un fil conducteur dans la note du 8 juin 1915. Une fois encore Joffre répète : « *les constructeurs d'aviation* » devront réaliser « *des appareils puissants indispensables au bombardement.* » Cette idée est par ailleurs clairement exposée dans le dernier paragraphe de cette même note lorsqu'il précise : « *il est inutile de faire convoyer les groupes par des avions de chasse d'un type spécial. Il y a en effet intérêt à ce que chaque avion obligé de quitter le groupe pour une raison quelconque, puisse soutenir seul toutes les chances d'un combat aérien et en tous cas garde sa liberté de manoeuvre vis-à-vis d'un avion ennemi.* » Mais ne nous y trompons pas, Joffre reste avant tout un homme de terrain, dont le pragmatisme dicte la pensée. Ainsi les difficultés rencontrées dès l'été 1915 par les groupes de bombardements face à aux chasseurs allemands le conduisent à réviser ses conceptions. Le 9 septembre, il écrit qu'« *il y a intérêt à limiter les expéditions de*

*bombardement sur les gares au cas où on veut empêcher des transports ou encore lorsque des agglomérations de matériel y sont signalées ou observées...Mais hors de ces cas, ces opérations ne valent pas l'expédition eu égard aux inconvénients qu'elles présentent d'autre par.*⁵² » Enfin, le 14, il ajoute que « *ces opérations, ainsi que toutes celles de champ de bataille doivent se combiner avec des opérations de chasse ou tout au moins de protection de l'aviation par l'artillerie.*⁵³ »

Ainsi, vers la fin de l'année 1915, le climat semble des plus favorables pour l'aviation. Le commandant en chef - nous l'avons largement souligné - donne le ton en défendant et soutenant activement le développement de la nouvelle arme. Les politiques ne sont pas en reste : René Besnard est nommé sous-secrétaire d'état à l'aéronautique le 14 septembre.

« Vous avez peur qu'il parle ? Il n'y a qu'à lui mettre un bâton dans la gueule... »⁵⁴

L'année 1916 se caractérise par une phase de réorganisation de l'aviation de bombardement. Joffre, dans une note du 22 janvier, demande que « *les groupes d'escadrilles de bombardement qui dépendaient jusqu'ici directement du Commandant en chef, [soient] mis à la disposition des Commandants de Groupe d'Armées* ». Dorénavant, chaque groupe d'Armées doit établir un plan de bombardement comportant « *des missions permanentes telles que la destruction de gares importantes, de nœuds de voies ferrées, d'usines ou de champs d'aviation repérés. Des missions en liaison avec les opérations envisagées sur le front de chaque groupe d'Armées, visant particulièrement les communications et les établissements de l'ennemi en arrière et à proximité du champ de bataille. La riposte sur des villes allemandes aux bombardements de toute nature effectués par l'ennemi contre les villes françaises* »⁵⁵. Si Joffre insiste sur l'aviation du champ de bataille, les raids comme le bombardement stratégique ne sont pas définitivement abandonnés. Six mois plus tard, il précise dans une nouvelle note : « *certaines 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 moral ; au fur et à mesure des progrès de l'industrie il sera possible de les réaliser, d'abord par avions isolés, puis par groupe* »⁵⁶.

Toutefois, les pertes enregistrées au cours des sorties diurnes contraignent Joffre et ses collaborateurs à s'orienter vers des attaques de nuit et à mettre au point des méthodes adaptées. Cette reconversion bénéficie du fait qu'un certain nombre d'équipages se sont entraînés aux vols de nuit depuis février 1915. Ainsi, dès la bataille de Verdun, les

bombardiers attaquent les lignes de chemin de fer, les concentrations de troupes, les cantonnements et bivouacs de même que les dépôts de munitions. Ces missions s'intensifient, quelques mois plus tard, pendant la bataille de la Somme où les terrains d'aviation ennemie sont systématiquement recherchés. Les objectifs industriels ne sont pas oubliés tant en Alsace-Lorraine, Luxembourg, Belgique, qu'en Allemagne.

Mais Verdun marque avant tout la naissance de la chasse. Sur les conseils de Barès, en accord avec le général Joffre, la première tâche à laquelle s'attelle le général Pétain lorsqu'il prend le commandement de la II^e armée, concerne l'engagement de moyens de chasse importants. Joffre et Pétain décident alors de confier, le 28 février 1916, le commandement de toute l'aviation de combat à Verdun à Charles de Rose, chef de l'aéronautique de la V^e armée⁵⁷. Or, dès le 18 janvier 1916, Joffre prend conscience de la nécessité de regrouper des escadrilles de chasse « *afin d'obtenir une supériorité aérienne incontestable dans les zones d'attaque* » et prévoit également de coordonner les moyens de défense contre l'aviation allemande en plaçant sous les ordres des chefs de Service Aéronautique d'Armée les batteries spéciales de canons contre avions et les postes de guet.⁵⁸

Ainsi Joffre a-t-il pressenti la nécessité de constituer de grandes formations de chasseurs un mois avant la bataille de Verdun. Or, jusqu'ici, la priorité avait été donnée à l'observation et au bombardement, la chasse restant cantonnée dans un rôle de protection immédiate. Cette dispersion niait l'effet de masse nécessaire à la maîtrise du ciel. L'application la plus frappante de ces enseignements se traduit dans les méthodes d'engagement de l'aviation française lors de l'offensive sur la Somme (juillet 1916).

Tirant les leçons de Verdun et de la Somme, Joffre crée, le 10 octobre 1916, les premiers groupes de combat (appelés aussi « groupes de chasse »). Ceux-ci réunissent plusieurs escadrilles sous un même commandement afin d'obtenir un effet de masse : « *l'expérience a montré qu'il était nécessaire pour lutter dans de bonnes conditions contre l'aviation ennemie, de disposer dans les secteurs actifs, d'escadrilles particulièrement entraînées au combat aérien, réunies en groupe agissant sous les ordres d'un même chef. Il sera constitué, dans ce but, quatre Groupes d'Escadrilles de Combat ou "GROUPES DE COMBAT."* » Le général commandant en chef « *les met à la disposition des Armées ou Groupes d'Armées* » au gré des circonstances. La cohésion du groupe, élément essentiel de son efficacité au combat, est soulignée par Joffre qui écrit : « *les escadrilles d'un groupe de combat stationnent toujours groupées sur le même terrain.*⁵⁹ » Il définit leurs missions par ordre décroissant de priorité, en

insistant particulièrement sur le rôle offensif de l'avion, la reconnaissance n'apparaissant que dans les ultimes exigences. Que de chemin parcouru depuis août 1914 !

Et pourtant, le 28 décembre 1916, à neuf heures du matin, le général Joffre quitte le G.Q.G. de Chantilly pour ne plus y revenir. La veille est paru le décret qui lui confère la dignité de maréchal de France, restée sans titulaire depuis 1895. Joffre sait depuis le 26 décembre, jour où il a offert sa démission au président du conseil Aristide Briand, que ses adversaires politiques ont emporté la victoire dans l'âpre lutte qui les opposait depuis la fin de l'année 1915. Jean de Pierrefeu, témoin privilégié de tous ces événements, rapporte qu'alors : *« la campagne menée contre le général Joffre et le G.Q.G. par certains parlementaires, se faisait plus agressive. Si ignorant que je pouvais l'être de ces raisons d'inquiétude, je ne fus pas long à m'apercevoir que l'on vivait à Chantilly dans l'irritation et comme en état d'alerte perpétuelle. Plusieurs fois j'entendis murmurer que le général Joffre allait à Paris pour se défendre contre les attaques dont il était l'objet et pour résister aux empiétements du pouvoir civil...Au retour du général en chef, on chuchotait qu'il avait encore capitulé devant la cabale du Parlement et de la Commission de l'Armée du Sénat où Clemenceau, Doumer et Jeanneney livraient contre lui un rude combat. On disait qu'il se laissait entamer peu à peu, qu'il ne savait pas résister aux parlementaires...Un complot s'organisait autour de lui. Ses officiers d'ordonnance dûment stylés par leurs camarades, profitaient des promenades qu'ils faisaient en sa compagnie pour éveiller son attention sur les dangers de céder trop de ses prérogatives...Le généralissime aux premiers mots envoyait promener l'indiscret "Vous, foutez-moi la paix," disait-il d'un ton bourru. Mais, assez souvent, les arguments portaient : il faisait rédiger une lettre dans laquelle il soulevait de nouvelles objections pour ne pas accepter ce qu'il avait virtuellement promis...Ce petit jeu de résistances n'échappait pas aux ennemis de Paris...⁶⁰ »*

Le nouveau Maréchal dut attendre trois mois et demi la remise de son bâton, le 13 avril 1917, dans le cabinet du président de la République en présence du ministre de la guerre, le général Lyautey, sans la moindre section pour lui rendre les honneurs.

Du jour où le maréchal quitta son poste à la tête des armées il a, semble-t-il, cessé d'accorder tout intérêt à l'aviation. Plus encore, son action dans ce domaine a été occultée tant par lui que par ses nombreux biographes au profit d'autres personnalités telles que le général Barès, qui, par un juste retour des choses, fut un des rares à rendre hommage à Joffre le « Père de l'aviation. »

Joseph Joffre

Les grandes dates de sa carrière

- Né le 12 janvier 1852 à Rivesaltes, dans les Pyrénées catalanes. Fils d'un petit propriétaire viticulteur, il fait de brillantes études et prépare l'école polytechnique où il entre benjamin de sa promotion.
- Lieutenant, puis capitaine au 1^{er} génie à Versailles, il prend part à la reconstruction de l'enceinte fortifiée de Paris.
- Prématurément veuf, il part en Extrême-Orient : Formose en 1885, puis chef du génie à Hanoï.
- Retour à Paris en 1889, où il est chargé des cours de fortifications à l'Ecole d'Application de Fontainebleau.
- Puis départ pour le Soudan en 1892. Chargé de diriger la construction de voies ferrées, il est amené à participer à la prise de Tombouctou.
- Revenu en France, Joffre est nommé lieutenant-colonel en 1894, puis colonel en 1897.
- Il part pour Madagascar en janvier 1900, réclamé par Gallieni, pour créer le camp retranché de Diégo-Suarez.
- Général de brigade en 1902, il est nommé directeur du génie à Paris et reçoit sa troisième étoile en 1905.
- Membre du Conseil supérieur de la guerre en 1910, il en devient vice-président en 1911. La même année, il reçoit le poste de chef d'état-major général.
- Auteur d'un plan de mobilisation (Plan XVII), Joffre s'attache essentiellement à réorganiser l'armée.
- Le 2 août 1914 la guerre éclate. Le 6 septembre il remporte la victoire de la Marne, sauvant ainsi Paris.
- En 1916, les résultats de l'offensive de la Somme ayant été jugés insuffisants, Joffre est remplacé par Nivelle en décembre. Il est cependant élevé à la dignité de maréchal de France le 27 du même mois.
- En 1917, il se rend avec Viviani une mission aux Etats-Unis pour préparer leur entrée dans la guerre.
- Après la guerre, il est élu à l'Académie française et effectue de nombreuses missions de prestige à l'étranger. Il commence la rédaction de ses « *Mémoires* » qui ne seront publiées qu'après sa mort.
- Il décède à Paris le 3 janvier 1931.

¹ Entretien radiodiffusé du général Barès après la remise de la médaille militaire à ce dernier le 15 janvier 1937 au Bourget. Fonds privés, face 1, *Histoire Orale*, SHAA

² *Mémoires du Maréchal Joffre (1910-1917)*, tomes 1 et 2, Paris, 1932, Plon, 493 et 469 pages. Le maréchal n'accorde quelques lignes à l'aviation dans le premier tome, page 331, : «...dans la région de Chimay une reconnaissance aérienne avait signalé, dans l'après-midi de la veille, des mouvements de colonnes marchant vers le sud, ainsi que de gros rassemblements dans la région de Chimay et de Rocroi. »

³ *Journal de marche de Joffre (1916-1919)*, Vincennes, 1990, SHAT, 331 pages. Consulter sur ce point précis les pages 21, 23, 124, 150, 158, 166.

⁴ Des nombreux ouvrages et articles consacrés à Joffre, nous ne citerons que quelques titres : lieutenant-colonel Emile Mayer, *Trois maréchaux : Joffre, Foch et Gallieni*, Paris, 1928, Gallimard et *Nos chefs de 1914*, Paris, Stock, 1930, 317 pages ; général R. Alexandre, *Avec Joffre d'Agadir à Verdun*, Paris, 1932, Berger-Levrault, 254 pages ; lieutenant-colonel d'Esclaibes, « Joffre », *Revue militaire d'information*, n°188, 10 février 1952, p. 17-20 ; général Desmazes, *Joffre ou la victoire du caractère*, Paris, 1955, Nouvelles Editions Latines, 255 pages ; Pierre Varillon, *Joffre*, Paris, 1956, Fayard, 602 pages ; François Tesseyre, « Joffre », *Historia 20^e siècle*, n°116, février 1970, p. 533-539 ; « Dossier Joffre », *Revue Historique des Armées*, mars 1984 ; Maurice

Delrue, « Le Maréchal Joffre, 1852-1931 », *armée et défense*, mai-juin 1984, p. 14-19 ; Arthur Conte, *Joffre*, Paris, 1991, Olivier Orban, 504 pages.

⁵ Cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 108.

⁶ Général Desmazes, *op. cit.*, p. 247.

⁷ Fort de Montlignon, près de Montmorency, fort de Joux, près de Pontarlier, et enfin Montlouis, dans les Pyrénées-Orientales.

⁸ Lieutenant-colonel Mourrut, « Proconsul à Tombouctou », *Revue Historique des Armées*, n°154, 1984, p. 10-18.

⁹ Marc Michel, *Gallieni*, Paris, 1989, Fayard, 363 pages.

¹⁰ Général Desmazes, *op. cit.*, p. 64.

¹¹ J. de Pierrefeu, cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 291.

¹² Le général Roques, nommé en janvier 1906, succède à ce poste au général Joffre. Voir Eric André, « Le général Roques, Inspecteur permanent de l'aéronautique », *Revue Historique des Armées*, n°3, 1988, p.57-67.

¹³ 2 *Farman*, 1 *Blériot XI* et 2 *Wright*

¹⁴ Eric André, *op. cit.*

¹⁵ Patrick Facon, « L'armée française et l'aviation (1891-1914) », *Revue Historique des Armées*, n°3, 1986, p.77-88

¹⁶ « Note sur l'aéronautique », Ministère de la Guerre, 1er juillet 1910, SHAT, 9 N 93.

¹⁷ *Histoire des Forces aériennes françaises*, tome 1, ICARE, hiver 1979, page 46.

¹⁸ Général Pichot-Duclos, *Réflexions sur ma vie militaire. Au G.Q.G. de Joffre*, Paris, 1947, Arthaud, 399 pages.

¹⁹ Général Pichot-Duclos, *op.cit.*, p. 154-155.

²⁰ Général Pichot-Duclos, *op.cit.*, p. 158.

²¹ Cité par lieutenant-colonel Emile Mayer, *Nos chefs de 1914. Souvenirs personnels et essais de psychologie militaire*, Paris, 1930, Stock, page 40.

²² Cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 108.

²³ Georges Bellenger, *Pilote d'essais du cerf-volant à l'aéroplane*, Paris, 1995, L'Harmattan, page 214.

²⁴ « Rapport sur le service à l'aviation à l'armée de l'Ouest pendant les manœuvres de 1912 », général Joffre, SHAT, 1 N 17.

²⁵ « Rapport sur le matériel d'aviation », Joffre, Ministère de la Guerre, Paris, 16 avril 1913, dans René Chambe, *L'aviation militaire française*, tome 2, annexes, SHAA.

²⁶ Souligné dans le texte.

²⁷ *Idem* note 22.

²⁸ « Rapport au sujet de la réfection de l'arrêté du 22 août 1912, relatif à l'organisation de l'aéronautique militaire », Joffre, Commission supérieure de l'aéronautique militaire, Paris, 16 avril 1913, cité par René Chambe, *op.cit.*

²⁹ Voir à ce sujet, Patrick Facon, « Arme ou armée ? Aviation réservée ou aviation organique ? L'Aéronautique militaire à l'école de la Première Guerre mondiale », *Revue Historique des Armées*, n°4/94, p. 67-75.

³⁰ « Rapport fait au ministre le 24 janvier 1913. Analyse au sujet de l'institution d'une commission supérieure de l'aéronautique militaire », SHAT, 1 N 17.

³¹ Voir note 13, page 87.

³² Général Pichot-Duclos, *op. cit.*, p. 156-157.

³³ Pétain, cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 473.

³⁴ « Instruction relative au service d'exploration aérienne pendant la période de concentration », Joffre, Ministère de la Guerre, Paris, 1er avril 1914, SHAA, AA 13613.

³⁵ Voir à ce sujet l'article de Simone Pesquiès-Courbier, « 1914 : le général Joffre et l'aviation », *Revue Historique des Armées*, mars 1984, p. 27-29.

³⁶ Voir : général Weygand, « La Marne : Joffre ou Gallieni ? », *Miroir de l'Histoire*, n°173, mai 1964, p. 576-593.

³⁷ Colonel Rougevin-Baville, cité par *Histoire des Forces aériennes françaises*, tome 2, ICARE, hiver 1979, page 14. Pour plus de détails, consulter le chapitre 14 de Georges Bellenger, *op.cit.*, p. 225-246.

³⁸ « Note au sujet de l'emploi des avions au combat », Joffre, G.Q.G., 10 septembre 1914, SHAA, A 302.

³⁹ Le 5 octobre 1914, le pilote Joseph Frantz et son observateur Quénauld réussissent à abattre en combat aérien un biplace allemand. Leur avion Voisin était équipé d'un fusil mitrailleur monté sur une fourche à pivot selon un dispositif imaginé par Gabriel Voisin. Voir pour plus de détails, François Pernot, « Verdun 1916 : naissance de la chasse française », *Revue Historique des Armées*, n°2/96, p. 39-50.

⁴⁰ « Note du 8 octobre 1914 », Joffre, SHAA, A 302.

⁴¹ Cité par général Desmazes, *op.cit.*, page 251.

⁴² Voir François Pernot « Barès 1914-1917 ou l'aviation militaire à l'épreuve de la Grande Guerre », *Revue Historique des Armées*, n°3/93, p. 3-14 et du même auteur, « Barès, 1914-1917 ou la création des spécialités de l'aviation militaire », *Verdun, Cahiers de la Grande Guerre*, n°22, 1995, p. 77-82.

⁴³ « Note au sujet du fonctionnement de l'aviation », Joffre, GQG, 10 novembre 1914, SHAA, A 88.

⁴⁴ Patrick Facon, « Aperçus sur la doctrine d'emploi de l'aéronautique militaire française (1914-1918) », *Revue Historique des Armées*, n°3/88, p. 80-90.

⁴⁵ « Note du Général Commandant en Chef à Monsieur le Ministre de la Guerre (12^e Direction) », Joffre, G.Q.G., 7 décembre 1914, SHAA, A 88.

⁴⁶ Ludendorff, cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 473.

⁴⁷ Voir Marie-Catherine Dubreil, « Le bombardement en 1916 : une année charnière », *Revue Historique des Armées*, n°2/96, p. 51-62.

⁴⁸ Groupe de Bombardement n°1.

⁴⁹ « Note de service », Joffre, G.Q.G., 7 avril 1915, SHAA, A 303.

⁵⁰ « Note du général commandant en chef à monsieur le ministre de la Guerre (12^e Direction) », Joffre, G.Q.G., 8 juin 1915, SHAA, A 19.

⁵¹ Voir ci-dessus.

⁵² « Note du général commandant en chef à monsieur le général commandant le G.A.E. », Joffre, G.Q.G., 9 septembre 1915, SHAA, A 303.

⁵³ « Note du général commandant en chef à monsieur le général commandant le G.A.N., G.A.O., G.A.E. », Joffre, G.Q.G., 14 septembre 1915, SHAA, A 303.

⁵⁴ Briand à Poincaré à propos de Joffre, cité par Arthur Conte, *op.cit.*, page 389.

⁵⁵ « Note pour les commandants de Groupe d'Armée », Joffre, G.Q.G., 22 janvier 1916, SHAA, A 21.

⁵⁶ « Note au sujet du plan général de bombardement », Joffre, G.Q.G., 11 août 1916, SHAA, A 165.

⁵⁷ Voir François Pernot, « Verdun 1916 : naissance de la chasse française », *Revue Historique des Armées*, n°2/96, p. 39-50.

⁵⁸ « Note du général commandant en chef au général commandant le groupe d'Armées nord », Joffre, 18 janvier 1916, SHAA, A 11.

⁵⁹ « Instruction sur les groupes de combat », Joffre, G.Q.G., 10 octobre 1916, SHAA, A 11.

⁶⁰ Jean de Pierrefeu, *op. cit.*, p. 109-110.