

« 1900-1920 : la conquête de l'air, naissance d'un nouvel imaginaire ? »

Bernard Garreau

Organisé par Françoise Lucbert et Stéphane Tison, un colloque intitulé « 1900-1920 : la conquête de l'air, naissance d'un nouvel imaginaire ? » s'est tenu à l'université du Maine les 27 et 28 novembre 2008.

Dans une approche qui s'est voulue internationale et comparatiste, dix-neuf intervenants de six pays différents se sont interrogés sur la façon dont la conquête de l'air a pu susciter une nouvelle façon de penser la société aussi bien que le rôle et la place de l'être humain dans le monde. Le colloque a été conçu autour de trois axes : l'événement que représentent les vols de 1908, la perception nouvelle du réel entraînée par cet événement et l'émergence d'un héros moderne, l'aviateur, qui ont été déclinés dans le cadre de six sessions thématiques.

Au cours de la séance inaugurale, les communications de Tom Crouch (Senior Curator, National Air and Space Museum, Washington) « *The Wright Brothers. The lost years* », Claude Carlier (université de la Sorbonne) « Wilbur Wright au Mans, ce ne fut pas un succès, ce fut un triomphe » et Stéphane Tison (université du Maine) « Les vols de Wright au Mans, la mesure de l'événement » ont visé à montrer comment s'est effectué le passage d'une technique nouvelle à un sport, puis à un phénomène social et culturel, pour devenir enfin un enjeu géopolitique.

Exploit technique et scientifique, le vol d'un « plus lourd que l'air » que les frères Wright avait réalisé dès décembre 1903 en privé laissait sceptiques les milieux aéronautiques, français notamment. Les vols publics effectués en France en août 1908 par Wilbur et aux États-Unis par son frère, Orville, ont levé les doutes et amené la reconnaissance de l'antériorité des frères Wright dans la mise au point et la maîtrise de cette nouvelle invention. Technique, l'exploit fut aussi rapidement vécu comme sportif ainsi que le prouve l'enthousiasme des foules qui assistent aux 138 vols organisés au Mans entre le 8 août 1908 et le 2 janvier 1909. Wilbur Wright y enregistre sur le même appareil les records de distance, de durée, de hauteur et de vitesse, situation inégalée par la suite. Plus globalement, de sportif, le phénomène devient social et culturel : aux milliers de badauds venus au Mans, s'ajoutent des centaines de représentants du monde des affaires, de la science, de la politique et de la vie mondaine dont les réseaux se croisent pour commencer à constituer une industrie aéronautique embryonnaire. Quelques années plus tard, les menaces pesant sur la paix feront de la conquête de l'air un enjeu stratégique nouveau. Pour l'heure, la presse locale, nationale et internationale assure au phénomène un retentissement mondial et en fait un événement social et culturel, sans susciter dans l'immédiat de décisions politiques majeures en faveur de l'emploi de l'aéroplane.

La deuxième session a regroupé les interventions d'Anne-Laure Anizan (Centre d'Histoire de Sciences Po, Paris), Christophe Siméon (université de Lausanne) et Philippe Gaboriau (EHESS Marseille). Leurs communications - respectivement intitulées « L'événement au prisme de l'expérience savante. Mathématiciens et physiciens, promoteurs méconnus de l'aviation (1908-1910) », « La souscription nationale de 1913 en faveur de l'aviation militaire suisse. Analyse

sociologique et culturelle d'un phénomène populaire » et « Bicyclette, automobile, avion (1890-1914). La Belle Époque de la course au progrès » - ont montré comment le progrès technique et scientifique a été, grâce à l'implication des savants, mis au service d'une nouvelle industrie, de la défense de la nation et de la population tout entière.

En mettant leur expertise, leurs réseaux, leurs publications et leur enseignement au service de l'aviation, les mathématiciens, physiciens, ingénieurs et scientifiques en général (parfois hommes politiques en même temps, comme Paul Painlevé après 1910) ont contribué à crédibiliser cette nouvelle technique et favorisé la création de l'industrie aéronautique. En multipliant les articles, conférences et ouvrages sur le sujet, ils ont aussi concouru à changer leur image dans la société : d'isolés dans leur tour d'ivoire, les savants devenaient des citoyens au service de la société. Leur action n'a ainsi pas été sans influence sur le succès remporté par les souscriptions nationales lancées dans les années 1912-1913 afin de favoriser la création et le développement d'une aviation militaire. Ainsi, un petit pays comme la Suisse, s'est-il classé au premier rang en Europe pour le montant de la collecte par habitant lors de la grande souscription nationale lancée en 1913 (la France se plaçant au cinquième rang), signe de l'importance prise par ce nouveau fait de société. D'une façon générale, s'ajoutant aux compétitions cyclistes et automobiles, le succès des compétitions aéronautiques, dont le rituel était mis en valeur, illustre les nouvelles mentalités qui faisaient des foules non seulement des spectateurs d'une manifestation sportive, mais aussi des acteurs du progrès.

La troisième session a donné lieu aux communications de Luc Robène (université de Rennes 2) présentant « Exploits techniques, exploits sportifs ? Le traitement médiatique de l'aviation dans la revue *La vie au grand air* (1900-1914) », de Bernd Kreuzer (université de Linz, Autriche) traitant « En avion sur Vienne, de Louis Blériot à Gabriel d'Annunzio. Des espérances aux nouvelles menaces » et d'Hervé Guillemain (université du Maine) s'intéressant à « L'aéroplane fantôme. Frayeurs, fantasmes et transferts dans les représentations primitives de l'aviation ». Consacrées à la perception du ciel dans l'imaginaire des contemporains, ces trois interventions ont visé à montrer que si la conquête de l'air a été une source d'engouement euphorique pour la majorité, elle est devenue source d'une nouvelle angoisse pour d'autres.

Le ciel, nouvel espace de liberté dans lequel l'homme peut déployer désormais ses diverses capacités, est en effet une source d'enthousiasme pour la presse, sportive notamment, qui entretient, voire façonne, l'opinion publique. C'est ainsi que la revue *La Vie au Grand Air* consacre une part croissante de ses articles aux exploits des aviateurs, mettant en relief leurs performances et leurs records, faisant d'eux les héros d'une nouvelle modernité. Les meetings aériens, objet de nombreux articles, participent aussi de cet engouement non seulement des foules, mais aussi des élites, pour le rêve d'Icare devenu réalité : « L'homme vole ! ». Pourtant, le ciel n'est pas seulement le lieu de nouveaux plaisirs, il est aussi à l'origine de nouvelles angoisses. Les angoisses individuelles s'expriment dans les fantasmes de certains malades accueillis en hôpital psychiatrique (désir violent « d'aller en aéroplane » ou, plus souvent, peur de l'avion, symbole de la mort, effroyable et soudaine, qui rôde dans le ciel, réactivant la crainte ancestrale de la séparation de la terre). Elles sont aussi évoquées dans les premiers manuels de médecine de l'air ou dans les premiers romans de science-fiction portant sur l'aviation (*L'aéroplane fantôme*, 1910). Les angoisses collectives seront à partir de la Grande Guerre davantage liées à l'utilisation de l'avion comme nouvelle arme d'où peut venir la mort : ainsi l'image de l'escadrille qui fonce sur un objectif n'a rien de commun avec les loopings qui, dans les meetings d'aviation d'avant-guerre, déclenchaient l'admiration des spectateurs. Chacun prend confusément conscience que « l'avion peut être colombe ou épervier ».

La quatrième session, a donné lieu aux contributions de Laurent Baridon (université de Grenoble 2), Claire Le Thomas (université Paris 10 Nanterre), et Thierry Gervais (université de Toronto). Leurs communications – intitulées « Le Corbusier et l’aviation, urbanisme de hauteur et élitisme social », « Pionniers de l’aviation versus pionniers de la modernité. De l’identification de Braque et Picasso au binôme Orville et Wilbur Wright » et « Vues d’en haut. L’actualité de la Belle Époque photographiée en plongée » – ont montré que, même si le fait de s’élever dans le ciel n’était pas un événement complètement nouveau en 1908 (l’usage des ballons dirigeables remonte à plus d’un siècle), l’avion, par sa vitesse, son mouvement et la possibilité qu’il offrait de voir le monde à l’envers, a suscité un intérêt nouveau et particulier dans le domaine des arts et de la culture.

Ainsi, en architecture, Le Corbusier dans ses plans d’urbanisme dessina des villes parfois organisées autour de pistes d’aérodrome. Plus subtilement, c’est peut-être aussi l’avion qui lui a inspiré son esthétique de la « grande hauteur », réservée à une minorité clairvoyante. En peinture, l’avion, emblème de la modernité, a été représenté dans les toiles cubistes et futuristes. Braque et Picasso ont même poussé l’identification de leur œuvre avec l’aviation jusqu’à se considérer – à l’instar des premiers constructeurs d’avions – comme des « bricoleurs », utilisant, comme eux, des matières aussi diverses que le bois, l’acier, les étoffes, la ficelle, le fil de fer, les clous ou les épingles pour l’exercice de leur art. La photographie a aussi trouvé dans l’aviation un nouveau terrain de prédilection, qu’il s’agisse de photographier les avions et les manifestations auxquelles leur essor donnait lieu ou d’utiliser l’avion comme nouveau lieu de prise de vues. Les images en plongée du photographe Léon Gimpel permirent à cet égard au journal *L’Illustration* de donner à ses lecteurs, par le regard décentré de la réalité que ces photos permettent, une nouvelle façon de voir « la terre d’en haut ».

La cinquième session a regroupé les interventions de Guillaume Pajon (université de Picardie) « Portrait de l’aviateur en Icare moderne par Julien Gracq. Jacques Nueil dans *Le Roi Cophétua* » et Olivier Odaert (université catholique de Louvain-la-Neuve) « L’aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923. Une incarnation du mythe du progrès ». Ces chercheurs ont montré comment la littérature a utilisé et promu la place que le personnage de l’aviateur avait rapidement conquise dans l’imaginaire de ses contemporains. Avec la presse avait prévalu l’image sportive de l’aviateur. Avec la littérature, l’aviateur prend une nouvelle dimension : celle du héros incarnant le mythe du progrès qui a tant marqué le XIX^e siècle. Héros de la modernité, il renvoie aussi à ses contemporains l’image de l’homme qu’ils voudraient être. Il n’est donc pas étonnant qu’il ait constitué pour des auteurs comme Edmond Rostand, Joseph Kessel, Guillaume Apollinaire, Henri Bordeaux ou Gabriel d’Annunzio la source d’une inspiration nouvelle au travers de laquelle transparait d’ailleurs aussi bien l’admiration pour le nouveau héros que la crainte qu’il peut faire naître puisque, tel Icare ou Prométhée, il est celui qui côtoie, plus que les autres, la mort.

Au cours de la sixième session, se sont exprimé William F. Trimble (Auburn University, Alabama, États-Unis), Hans Ulrich Jost (université de Lausanne), James R. Hansen (Auburn University, Alabama, États-Unis), le Capitaine Christian Brun (Centre de recherche de l’Armée de l’Air), et Peter Shulman (Old Dominion University, Norfolk, Virginie, États-Unis). Leurs communications - « From Rheims to Rheims. Glenn H. Curtiss, the Gordon Bennett Trophy, and the Making of an International Aviation Hero, 1909 », « Les premiers aviateurs suisses et la fabrication du héros de la modernité », « Quand l’aviateur ne devient pas un héros. La condescendance britannique à l’égard de l’Irlandais Harry Ferguson », « De la création du

héros à la perpétuation du symbole. L'exemple d'un as de la Première Guerre mondiale, Georges Guynemer » et « La figure de l'aviateur au cinéma jusqu'à Wings (1910-1927) » - ont montré que l'aviateur n'est pas un héros simple, facile à saisir et que l'on s'est efforcé de le créer, de le « fabriquer ».

Chaque nation a cherché à avoir son ou ses héros de la conquête de l'air. Ainsi, aux États-Unis, la figure de Glenn Curtis est-elle, avec celle des frères Wright, une des plus emblématiques. Oscar Bider tient en Suisse une place particulière tant du fait de ses exploits que des drames de sa vie, jusqu'à sa mort accidentelle en avion à vingt-huit ans. En France, les figures de Blériot, Santos-Dumont, Henri Farman ou Léon Delagrangé sont parmi les plus populaires. Tous les apprentis aviateurs ne deviennent cependant pas des héros, comme l'illustre le cas de Harry Ferguson desservi par la condescendance ancienne de la presse britannique envers les Irlandais.

Mais au-delà des personnes, ce qui est forgé par les médias de l'époque, c'est l'image du héros-type qu'incarne l'aviateur, avec une différence semble-t-il, entre le héros d'avant guerre, le vrai pionnier, et l'as né de la guerre. Le premier correspond à l'image du héros sportif. Le second qu'incarne Guynemer, est plus « fabriqué » pour l'édification des foules qui doivent retrouver en lui toutes les qualités censées être celles d'un chef, avec ce qu'il faut d'application, de travail, de rigueur mais aussi d'humanité. Les données de la biographie sont, au besoin, sinon tronquées, au moins interprétées comme autant de signes prémonitoires du destin qui attend le « grand homme ». Ainsi en ce début du XX^e siècle, l'aviateur n'est plus tout à fait le héros chevaleresque du Moyen Age, mais déjà la vedette, la star qui doit son statut et sa place dans la société au rôle de la médiatisation positive dont il est, ou non, l'objet.

En conclusion du colloque, Françoise Lucbert et Stéphane Tison ont mis en relief les lignes directrices et les interrogations émergent de l'ensemble des communications : le comportement des sociétés face à un événement inédit, la construction d'une lecture de cet événement et la fabrication d'un héros moderne posant en termes nouveaux le rapport de l'individu avec la foule. Pour autant, un nouvel imaginaire émerge-t-il de l'apparition de cette nouvelle technique ? Il semble que cette confrontation à l'inédit ait été appréhendée à travers les cultures et les mythes hérités du passé, tout en suscitant la recherche et l'utilisation de nouveaux modes d'expression. Le héros mué en vedette n'est-il pas à l'image de ce double mouvement, illustrant le désir de persistance d'un idéal aristocratique issu des cultures traditionnelles dans une société de masse en voie de démocratisation ?

Les actes du colloque seront publiés début 2010.