Nacelles
ISSN : 2552-6987

5 | 2018
La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques

L'envol du journalisme aéronautique (1783-1939)

The Rise of Aeronautical Journalism (1783-1939)

Mélodie Simard-Houde

http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/570

Référence électronique
Mélodie Simard-Houde, « L'envol du journalisme aéronautique (1783-1939) », *Nacelles* [En ligne], 5 | 2018, mis en ligne le 01 décembre 2018, consulté le 17 mai 2023. URL : http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/570

L'envol du journalisme aéronautique (1783-1939)

The Rise of Aeronautical Journalism (1783-1939)

Mélodie Simard-Houde

PLAN

1. L'imprimé de l'Ancien Régime et l'invention de la culture aérienne
2. Entre rire satirique et vulgarisation scientifique
3. Naissance et évolution d'une presse spécialisée
4. De la vulgarisation à l'information : le vol devenu fait divers
5. L'essor du journalisme sportif et le renouveau médiatique
6. Le règne d'une culture aéronautique de masse

TEXTE

1 Contrairement aux moments d'effervescence aéronautique que constituent respectivement la fin de l'Ancien Régime et le début du XX^e^ siècle, le XIX^e^ siècle a retenu moins souvent l'attention dans les travaux s'intéressant à l'imaginaire du vol[1]. Pourtant, il s'agit d'une époque charnière qui voit la naissance des premiers médiateurs et titres de presse spécialisés dans l'aéronautique, ainsi que le développement de la presse de vulgarisation scientifique. Pour pallier ce manque, cet historique vise d'abord à mettre en lumière la contribution du XIX^e^ siècle aux poétiques médiatiques du vol, époque « pionnière » à bien des égards, même si la conquête de la dirigeabilité y a constitué un objectif fuyant.

2 En effet, il apparaît à propos d'esquisser les grandes lignes de l'histoire de la médiatisation du vol par la presse pour combler un manque et afin de tracer les soubassements des poétiques médiatiques du XX^e^ siècle, au cœur des contributions qui suivent. Celles-ci privilégient plutôt le moment d'essor de l'aviation pionnière, du tout début du XX^e^ siècle à l'entre-deux-guerres, époque où l'émerveillement pour les possibilités inédites de l'aviation est à son comble. Il est logique que cette période qui, dès son déroulement, a sans doute davantage saturé les représentations attire en priorité, après-coup, l'at-

tention des chercheurs. Il ne faudrait toutefois pas pour autant céder à cet effet d'optique et laisser tout à fait dans l'ombre les entredeux, les périodes de latence apparente (le cœur du XIXe siècle en est une), où le sujet de l'aéronautique perd un peu de son intérêt ou de sa portée, sans pour autant être abandonné, loin de là. Il importe, au contraire, de tenter d'expliquer les pics de popularité, les creux et le renouvellement du discours journalistique sur le vol à la lumière de la chronologie médiatique, qu'on reprendra maintenant en retournant d'abord à la période de l'invention de l'aérostation (1783-1784), dont Paris est l'épicentre.

1. L'imprimé de l'Ancien Régime et l'invention de la culture aérienne

3 Marie Thébaud-Sorger souligne la particularité de la situation en France, où l'aérostation se campe tôt, dès ses premiers essais réussis à l'été et à l'automne 1783, en « un sujet d'intérêt général dont les périodiques se font l'écho[2] ». Dans les années 1783-1784 s'instaure un « espace de publicisation[3] » autour de la technique et du spectacle du vol, permis par la conjoncture d'un « moment charnière où supports et réseaux de diffusion de l'information se multiplient, où la production des imprimés et des lieux de sociabilités diversifient l'accès aux savoirs[4] ». La culture aérienne qui s'invente alors passe par la littérature, l'imprimé, les feuilles volantes, les périodiques « envahis par le sujet[5] », et parmi ceux-ci, tant les titres généraux, comme les gazettes littéraires et politiques, que les journaux d'annonces publiés en province et les affiches locales. Marie Thébaud-Sorger parle d'un « engouement » quantifiable par un recensement de la presse généraliste, prolongé également par des périodiques savants qui détaillent les débats techniques et les expériences[6]. Quel sens ce système médiatique de l'Ancien Régime confère-t-il à l'aérostation ? Dans un paysage médiatique qui ne privilégie pas encore la quête de l'actualité brûlante ni ne connaît la notion d'« information » au sens qu'elle prendra au cours du XIXe siècle, l'aérostation ne constitue pas un événement auquel on consacrerait unes et reportages. Elle prend plutôt place, dans les gazettes, parmi l'information locale, classée et

présentée selon ses origines géographiques. Oscillant entre expérience scientifique, spectacle et entreprise de valorisation de l'industrie locale, son contenu est alors de nature inclassable ; il s'insère dans les rubriques de « Variétés » et les « Avis divers », à moins que la récurrence des articles motive la création d'une catégorie ou d'une indexation temporaire, sous le terme « Ballon » ou « Machine aérostatique », comme c'est le cas dans *Le Courrier de l'Europe* en 1784, une « singularisation de l'objet [qui] est un fait intellectuel signifiant [7] ». Le débat autour de l'aérostation fait aussi participer le lectorat, qui s'exprime par le biais de lettres [8]. D'emblée, la presse a ainsi contribué à nommer, à penser le phénomène aérostatique, à lui donner sens, à le faire entrer dans le langage et dans l'imaginaire collectifs, à le joindre à des sphères du monde social (science, politique, industrie, urbanisme), à le lier à une idéologie du progrès par la technique. La presse fait aussi circuler l'invention nouvelle et l'exporte vers d'autres pays d'Europe, où elle devient emblématique d'un certain esprit français, se trouve parfois critiquée, comme en Angleterre, ou encore réappropriée, notamment en Allemagne où les journaux médiatisent les essais d'aéronautes locaux [9].

4 Les significations du vol véhiculées par les journaux ne sont pas stables ; elles évoluent dans le temps, avec les mutations de la presse, du discours et des médiateurs journalistiques eux-mêmes, ainsi qu'avec l'histoire des pratiques et des sociabilités aéronautiques. Qui parle du vol ? Outre les lecteurs, les rédacteurs des feuilles imprimées et les savants, l'Ancien Régime voit déjà naître la parole médiatique des aéronautes pionniers, à l'instar de Jacques Charles et de Jean-Pierre Blanchard, dont les périodiques, tel le *Journal de Paris*, publient parfois les récits d'ascension, avant qu'ils ne soient repris en volume [10]. Blanchard s'associe même avec le journaliste Pâris de Lespinard « pour une complicité féconde [11] » qui fait rayonner ses expériences aéronautiques. L'association entre un aéronaute et un homme de presse n'est que la première d'une longue série qui se poursuit au XIX^e^ et au XX^e^ siècle, qui se renouvellera par exemple dans le duo formé de Louis Blériot, héros de la traversée de la Manche, et de Charles Fontaine, reporter du *Matin*, ou encore entre l'écrivain-reporter Joseph Kessel et les pilotes de l'Aéropostale. Elle indique la forme d'échange susceptible de s'établir entre aéronaute et médiateur, chacun en retirant un profit : visibilité et reconnaissance, pour

le premier, contenu sensationnel de première main, pour le second, en plus du partage d'un halo héroïque.

2. Entre rire satirique et vulgarisation scientifique

5 L'association de l'aéronaute et de la presse ouvre une veine prolixe qui, sous différentes modalités, assure le maintien de la médiatisation des expériences aéronautiques au XIXe siècle. Les amateurs et praticiens de l'aérostation et de l'aéronautique ont été au XIXe siècle les premiers historiens[12] et les publicistes attitrés de leur science, alors que celle-ci connaît un creux de vague et ne stimule plus au même titre qu'au XVIIIe siècle l'émerveillement du public ou l'émulation. Victime d'une relative stagnation technique (puisqu'en dépit d'expériences, de débats et de projets, qui connaissent un renouveau à partir de 1850 autour d'Henri Giffard, puis de Nadar dans la décennie suivante, la dirigeabilité du ballon demeure un problème irrésolu jusque dans les années 1880), l'aérostation a sans doute risqué d'être cantonnée au domaine du divertissement, voire du rire. Les périodiques satiriques du second Empire ne manquent pas de s'emparer du personnage de l'aéronaute, l'inscrivant dans le répertoire satirique, le campant en rêveur et en fou, tel « Jean-Vincent-Baptiste Toqué, aéronaute breveté, ballonniste assermenté, inventeur du ballon dirigeable[13] », évoqué dans un récit dialogué du *Journal pour rire*, en 1853 :

> […] j'ai inventé le moyen de diriger les ballons. Frou ! frou ! qu'est-ce qu'un ballon ? Une bulle de savon dans l'immensité. Frou ! frou ! je fais mes ballons comme tout le monde ! Mais je ne me sers pas de la même étoffe que les Poitevin et les Godard, vieux système ! Frou ! frou ! je les exécute en cuivre et je les place dans un mortier à obus, je pointe l'obus vers le but désigné, et je mets le feu à l'obus. Mon ballon n'atteint presque jamais l'endroit convenu, mais il le dépasse toujours. […] Outre mes ballons dirigeables, je possède une foule d'autres ballons *presque*-dirigeables.
> – Que tu appelles ?
> – Ballons d'essai.
> – Ah !… et lesquels ?
> – Le ballon manuscrit, le ballon enfant, le ballon chanson.

> – Que de ballons !
> – La vie est-elle autre chose qu'un immense ballon dont la mort est le parachute ?

6 Si la presse satirique peut se moquer ainsi des dernières expériences sur la dirigeabilité et espérer par là susciter le rire de son lectorat, c'est que le sujet est présumé suffisamment connu du public.

7 En effet, dans une tout autre sphère médiatique, l'aérostation bénéficie de l'essor de la presse de vulgarisation scientifique du XIXe siècle, qui ouvre ses pages aux contributions d'acteurs présentant souvent une double pratique : d'une part, scientifique, technique et expérimentale, d'autre part, journalistique ou plus largement scripturale. Les promoteurs les plus importants du vol au cours du XIXe siècle ont été, dans presque tous les cas, à la fois des hommes de presse polygraphes et des aéronautes, que le poids professionnel incline d'un côté ou de l'autre. Des aéronautes, des ingénieurs, des hommes de science ont fait office de médiateurs et de vulgarisateurs des débats et des principes scientifiques sur l'aéronautique ; ils se font journalistes occasionnels et collaborent à la presse généraliste, à l'instar de Jean-François Dupuis-Delcourt (1802-1864), qui traite de temps à autre la question aéronautique dans le feuilleton scientifique du quotidien *La Presse* d'Émile de Girardin, au cours des années 1840. Dupuis-Delcourt signe par exemple un feuilleton à saveur historique, en janvier 1847, qui aborde successivement l'invention puis l'éclipse de l'aérostation à la fin de l'Ancien Régime, ses applications ultérieures, militaires et scientifiques, de même que les expériences menées à Paris depuis le début du XIXe siècle. L'article récapitule ainsi les différents usages de l'aérostation, avant d'aborder le problème de la direction des ballons et de prendre le parti d'un développement à poursuivre. Il conclut sur une note spéculative en tentant d'anticiper les avantages futurs de la navigation aérienne [14]. En ce sens, le médiateur de presse se fait le garant de la mémoire de l'aérostation et du devoir de stimuler l'intérêt du public hors des seuls réseaux scientifiques. On peut présumer que l'aura et la crédibilité de journaliste de Dupuis-Delcourt sont nourries du fait que ses propres expériences se trouvent elles-mêmes fréquemment médiatisées dans les pages de *La Presse*. Dupuis-Delcourt constitue ainsi un des premiers aéronautes-journalistes, à une époque où le vol en ballon ne suscite plus le même enthousiasme qu'à la fin de l'Ancien Régime ou qu'à la suite des

guerres napoléoniennes. Son profil de médiateur n'est toutefois pas le seul cas de figure possible, puisque des écrivains-journalistes généralistes consacrent également des feuilletons à l'aérostation dans la presse quotidienne de l'époque, à l'instar de Théophile Gautier. Celui-ci propose en 1850 une critique de l'*Histoire de la Locomotion aérienne* de Julien Turgan, non sans manquer d'évoquer les références mythologiques, les problèmes métaphysiques et spirituels que soulève le rêve du vol ; il trace d'une certaine manière, par le prisme du genre de la critique et d'une plume empreinte de poésie, une histoire du rêve et de l'écriture littéraire du vol [15], dans un registre distinct de celui de Dupuis-Delcourt.

8 À côté des espaces que la presse quotidienne ouvre au sujet aéronautique, et qui concernent, comme dans les deux exemples précédents, principalement la case du « feuilleton », soit le bas de la page de journal, séparé du haut de page par un trait horizontal, les périodiques spécialisés dans la vulgarisation scientifique constituent un autre vecteur important des expériences aéronautiques. Des médiateurs y collaborent au fil du XIXe siècle, notamment ceux qui, dans le sillage de Dupuis-Delcourt, ont à la fois un pied dans le monde du journalisme et l'autre, dans la nacelle, si on peut le dire ainsi. Gaston Tissandier (1843-1899) est à cet égard une figure incontournable, chimiste puis homme de presse, rédacteur en chef de la revue *Nature*, mais aussi fervent défenseur et praticien de l'aéronautique. Il publie dans *Le Magasin pittoresque* des séries d'articles sur l'aérostation dans les années 1880, en plus d'être membre de la Société française de Navigation aérienne et de contribuer, à ce titre, à la publication mensuelle spécialisée de la Société, *L'Aéronaute*.

9 Avant d'en venir au cas de la presse spécialisée, il faut insister sur le fait que la presse de vulgarisation scientifique et ses extensions (comme le feuilleton scientifique des quotidiens) constituent le principal lieu de médiatisation de l'aéronautique au cours du XIXe siècle, un constat cohérent avec l'étude des pratiques : comme l'a montré Luc Robène, le problème de l'aéronautique, notamment dans la deuxième moitié du siècle avec le renouveau des expériences de dirigeabilité, « se pose résolument en termes de technique et s'avise d'une idéologie » du « règne de la science », du progrès et de la machine, en lien avec la Seconde révolution industrielle [16]. En ce sens, il n'est pas étonnant que les principaux titres de la presse scientifique

évoquent la question incontournable du vol, notamment ceux qui relèvent de la vulgarisation et de la pédagogie divertissante destinée au grand public (tels *Le Magasin pittoresque*, *L'Ami des Sciences*, *La Semaine des familles*, le *Journal des voyages et des aventures de terre et mer*). Dans le *Journal des voyages*, l'aérostation est présente autant au sein de genres factuels et d'articles de vulgarisation scientifique que dans le cadre de fictions, c'est-à-dire de romans d'aventures géographiques publiés en livraisons. *Le Magasin pittoresque* jumelle lui aussi genres factuels et fictionnels, tous deux contribuant à la médiatisation de l'aéronautique, même si les premiers y priment. Une presse scientifique sérieuse (représentée par exemple par *L'Année scientifique et industrielle* et *Le Moniteur scientifique*) publie également des articles sur les dernières expériences aéronautiques. Dans la presse de vulgarisation comme dans la presse scientifique sérieuse, en dépit de modulations dans la tonalité, la forme et les genres de discours investis, et avec une augmentation nette des occurrences à partir des années 1860, les articles s'orientent vers la recherche du progrès technique, les applications actuelles et envisageables de l'aéronautique, les expériences réalisées et les problèmes que le vol pose à la science, au premier chef celui de la dirigeabilité. Au sein de cette presse, certains médiateurs spécialisés dans la vulgarisation scientifique jouent un rôle de passeurs de premier plan en traitant de façon récurrente du sujet aéronautique, à l'instar des journalistes-aéronautes évoqués précédemment. Il en va de même, par exemple, de Victor Meunier (1817-1903), feuilletoniste scientifique du quotidien *La Presse*, ou encore de Louis Figuier (1819-1894) qui lui succède après 1855 ; ce dernier traite de l'actualité aéronautique et des expériences en cours, dans le registre de plus en plus informatif (plutôt que vulgarisateur à proprement parler) qui est celui de la presse quotidienne dans le dernier tiers du siècle, en plus de collaborer aussi à la *Revue des deux mondes*.

3. Naissance et évolution d'une presse spécialisée

10 Plusieurs des journalistes qui font office de médiateurs dans la presse de vulgarisation scientifique sont, par ailleurs, d'éminents aéronautes et les collaborateurs d'une autre production, cette fois résolument

spécialisée dans le sujet du vol. L'organe *L'Aéronaute*, mentionné précédemment, mérite qu'on s'y attarde, car il constitue le tout premier périodique français entièrement dédié à l'« aéronautique ». Il faut souligner le parti pris lexicographique des membres de la Société française de Navigation qui, à la suite de Nadar, défendent le terme « aéronaute » et la recherche active de la dirigeabilité, contre la connotation passive perçue dans le terme « aérostation ». Ces scientifiques et expérimentateurs se rassemblent donc autour du périodique *L'Aéronaute*, initié quelque temps par Nadar en 1863 (autour de la Société pour l'encouragement de l'aviation) et réactivé pour de bon en 1868[17]. La venue de ce tout premier titre spécialisé coïncide avec une décennie où s'exprime, dans la presse, le sentiment d'un renouveau des débats et des expériences sur le vol. Une effervescence scientifique se fait véritablement sentir, même si celle-ci n'atteint et ne vise pas un public de masse. *L'Aéronaute*, en effet, se dédie aux amateurs sérieux et aux scientifiques par la précision des problèmes et des questions qu'il expose, requérant des connaissances en physique, en mathématiques. Ses collaborateurs sont des docteurs, des ingénieurs, et professent un certain dédain pour l'aérostation conçue comme spectacle et comme divertissement. En raison du profil de ses collaborateurs (dont les principaux sont membres de la Société), du public spécifique auquel la publication se destine et du type d'article qu'elle publie, parmi lesquels on trouve aussi des comptes rendus de séances et des mémoires de l'Académie des Sciences, *L'Aéronaute* tend à mettre en scène un entre-soi des amateurs sérieux et des promoteurs de l'aéronautique scientifique. Le titre commence toutefois d'intégrer, vers la fin des années 1870, des narrations de voyages aériens, mais dans lesquelles les mesures précises et les observations scientifiques, notamment météorologiques, prennent le pas sur toute description pittoresque ou aventureuse :

> Nous avons exécuté, mon frère et moi, une nouvelle ascension aérostatique dans le ballon *Le National* […]. Ce ballon cube 1200 mètres : ses coutures ont été, sur nos conseils, recouvertes de bandes d'étoffes enduites au caoutchouc d'après le système de M. H. Giffard […].
> Le diagramme ci-contre représente l'état de l'atmosphère observé, pendant le cours de l'ascension […]. Le départ a eu lieu à cinq heures précises de l'usine à gaz de la Villette […]. La température à terre, de

> 29° environ, était de 24° à l'altitude de 400 mètres, et de 17° à 1920 mètres [...]. Notre nacelle ayant presque toujours été exposée aux rayons d'un soleil ardent, nous avons employé le thermomètre fronde pour déterminer ces températures. Les indications dans ce cas sont exactes [...]. Un quart d'heure environ après le départ, nous avons traversé un nuage brumeux, très froid, qui a fait aussitôt descendre l'aérostat. Pour le franchir, nous avons dû jeter coup sur coup deux sacs de lest [...]. Ce nuage offrait un aspect particulier ; il était presque translucide et formé d'une vapeur à peine appréciable [...] [18].

11 Cet exemple trace les contours d'un type de récit bien différent des relations d'ascension que l'on trouve dans la presse généraliste à la même époque, desquelles les rédacteurs de *L'Aéronaute* veulent se distinguer. L'organe spécialisé se confère aussi une fonction de contrôle, de validation et de revue scientifique des expériences aéronautiques. Il est emblématique de l'émergence de la figure de l'aéronaute-scientifique sous le second Empire [19]. Malgré sa tonalité destinée aux initiés, on conçoit toutefois qu'il ait pu toucher une frange de public non investi dans les expériences, mais intéressé par la question du vol et possédant les connaissances nécessaires à la lecture des articles et mémoires scientifiques. Les grandes plumes d'aéronautes-journalistes y interviennent, à l'instar de Gaston Tissandier (auteur du récit d'ascension précédemment cité) et de Wilfrid de Fonvielle (1824-1914), journaliste professionnel avant tout mais aussi aéronaute, très investi dans la pratique aéronautique comme dans sa vulgarisation médiatique, associé de près à Nadar et à Tissandier [20]. Fonvielle traite d'ailleurs l'histoire et l'actualité aéronautiques au sein d'autres publications à visée plutôt pédagogique et divertissante, dédiées à un large public (comme l'est le *Journal des voyages et des aventures de terre et de mer*), dans la presse de vulgarisation scientifique de même que dans les titres spécialisés comme *L'Aéronaute* (où il signe par exemple des récits de voyages aériens) et, un peu plus tard, *L'Aérophile*, fondé en 1893, dont il prend la codirection. Les collaborateurs de *L'Aérophile*, publication de l'Union aérophile de France, recoupent en partie ceux de *L'Aéronaute*, mais ce deuxième titre spécialisé d'importance se présente d'emblée comme une publication plus amateur et visant un public plus large que *L'Aéronaute*. Il défend une aéronautique civile et patriote [21]. Sa tonalité est moins nettement scientifique, une orientation visible par exemple dans les

renvois fréquents à des œuvres fictionnelles et à un imaginaire du vol qui outrepasse le registre scientifique, et ce, dès l'article programmatique du premier numéro. Wilfrid de Fonvielle y loue les progrès des aérostats construits par Georges Besançon et Maurice Mallet en prenant pour étalon un roman de Jules Verne :

> […] un aérostat, qui n'avait qu'une simple enveloppe de coton vernie, avait été coupé, cousu et imperméabilisé avec tant de précision qu'il est resté gonflé pendant *soixante-douze jours*, et qu'il n'a perdu qu'une partie tout à fait insignifiante de sa force ascensionnelle pendant un laps de temps suffisant pour donner de la réalité au voyage raconté dans le délicieux roman de *Jules Verne*.
> Avec de tels organes, quoique la conservation du gaz dans un ballon faisant campagne soit un problème beaucoup plus difficile, il semble que les *Cinq semaines en ballon* doivent cesser d'être considérées comme une chimère [22].

12 Le caractère vulgarisateur voire divertissant de *L'Aérophile* est visible encore dans l'usage d'illustrations à valeur décorative (c'est-à-dire hors du registre utilitaire de démonstration technique privilégié par *L'Aéronaute*), à l'instar d'une gravure montrant une étape du « Voyage aérien de trente-six heures » narré par Maurice Mallet dans le même numéro inaugural [23]. En donnant à voir une scène de vol reconstituée (Mallet en pleine manœuvre à bord de son aérostat, tel le héros d'un récit à la troisième personne), la gravure reprend la grammaire illustrative du roman d'aventures et des récits d'explorations géographiques, susceptible d'interpeler le lecteur en lui promettant un récit fertile en péripéties. De fait, Mallet insiste davantage dans cet article sur la narration d'un itinéraire étonnant par sa durée et la distance franchie plutôt que sur une série aride de mesures scientifiques. Enfin, l'ouverture de *L'Aérophile* à une plus grande palette de genres journalistiques témoigne elle aussi de la quête d'un public plus diversifié et plus large que celui de *L'Aéronaute* : s'y côtoient des articles techniques, comprenant calculs et principes de physique, et des articles d'histoire pittoresque de l'aéronautique, des compilations de records et de voyages.

4. De la vulgarisation à l'information : le vol devenu fait divers

13 La superposition voire la substitution progressive, au seul registre de la vulgarisation, de celui de l'information et de l'actualité survient dans le dernier tiers du siècle. À côté de la presse scientifique et des espaces de vulgarisation de la presse quotidienne (comme le feuilleton scientifique et les suppléments), il revient alors de plus en plus aux quotidiens et aux journalistes généralistes de traiter des expériences aéronautiques, parmi les rubriques, souvent anonymes, de faits divers. La transformation des ascensions en éléments d'actualité assez systématiquement rapportés est tributaire de la mutation de la presse, où une pression temporelle nouvelle se fait sentir et où d'autres formes d'écriture journalistique apparaissent, tournées vers la collecte d'information. La logique particulière des rubriques de « faits divers », attachées aux drames de la vie urbaine, à l'extraordinaire survenant dans un cadre familier ainsi qu'aux accidents, appelle aussi la médiatisation plus marquée, au sein d'articles indépendants de la rubrique à proprement parler, des ascensions ratées, des tentatives exceptionnelles, des catastrophes et des morts d'aéronautes. Transformer l'accident aéronautique en article indépendant, traité comme un fait divers mais en dehors de la rubrique qui leur est dédiée, signifie l'importance nouvelle accordée à ce type d'événement, qui fait l'objet d'un prolongement sensationnel. *Le Figaro* est l'un des premiers quotidiens à transformer de la sorte l'aérostation en objet de petit reportage de proximité, paraissant à la une du quotidien, dans un registre désormais bien distinct de la vulgarisation scientifique. Ainsi, le journaliste alors titulaire de la rubrique des faits divers au *Figaro*, Adrien Marx (1837-1906), dédie en 1875 un article à une récente ascension du ballon « L'Univers » appartenant à la commission d'aérostation militaire de Paris. En produisant un compte rendu de l'ascension qui s'est tenue la veille, le journaliste transmet une information d'actualité récente. Son intérêt, à la lumière des principaux éléments du récit, n'est lié ni à la portée scientifique de l'expérience ni à la restitution d'impressions de vol (puisqu'Adrien Marx n'y a pas pris part), mais bien au caractère dangereux de celui-ci, dont Marx rapporte les péripéties :

> L'aérostat s'éleva à une hauteur maximum de 250 mètres et poussé par une brise très faible, avançait lentement dans la direction de l'Est, lorsque tout à coup, au-dessus de Vincennes, une déchirure se produisit dans la tunique de l'appareil qui se mit à descendre avec une rapidité vertigineuse. Il était midi.
> Un homme qui revenait d'un lavoir où il avait été chercher sa femme, aperçut au-dessus de sa tête le ballon qui, flasque et à peine gonflé encore à sa partie supérieure, tombait semblable à un paquet de linge (ce sont ses propres expressions). En dépit des sacs de lest que MM. Godard et Thez jetaient précipitamment, la nacelle vint heurter le sol avec une telle violence, qu'elle fit dans le sol, heureusement amolli par un commencement de dégel, un trou énorme dans lequel elle s'enterra. […] [Les] passagers restèrent sur place, assommés sur le coup. […]
> Le colonel Laussédat avait la jambe droite gravement fracturée en plusieurs endroits. Le commandant Mangin s'était rompu le tibia. L'un des capitaines avait la même blessure, plus une entorse et une fracture de l'extrémité inférieure du péroné. M. Godard s'était déboîté le genou […] [24].

14 Les modalités narratives sont typiques du récit de fait divers : elles font primer les protagonistes, l'action à caractère sensationnaliste, dans un récit qui se déroule rapidement et se lit comme une brève histoire enlevante. Celui-ci fait intervenir, de plus, le témoignage rapporté et les méthodes de collecte d'information propres au petit reporter (comme l'interrogatoire de témoins de l'événement). Ce type d'article n'est pas le fait d'un journaliste spécialisé en aéronautique, mais bien d'un spécialiste du fait divers, qui traite incidemment le sujet du vol, comme le font également d'autres reporters généralistes de l'époque, tels Charles Chincholle ou Pierre Giffard.

15 Dans la presse d'information, hormis aux faits-diversiers et aux petits reporters, qui se trouvent tout au bas de la hiérarchie du personnel journalistique, il revient aussi à des écrivains-journalistes et à des chroniqueurs généralistes de renom d'évoquer les ascensions et les progrès aéronautiques. Après Théophile Gautier, comme on l'a vu, Guy de Maupassant a compté parmi les écrivains-journalistes intéressés par le vol en ballon. Il publie dans *Le Figaro*, en 1887, le récit de son propre voyage dans les airs [25], tout comme Jules Verne et, un peu plus tard, Colette. L'apport de ces écrivains-journalistes fait de la

presse du XIXe siècle une grande pourvoyeuse de chroniques, de morceaux d'histoire pittoresque et de récits courts dédiés au voyage aérien, ces derniers empreints de notations sensorielles et poétiques, au contraire des faits divers sur les accidents de ballon.

16 À partir du mitan des années 1870, la réorganisation de l'aérostation militaire [26], qui touche aussi la politique extérieure et le rapport à l'Allemagne, fournit une nouvelle manne de nouvelles ; elle suscite l'intérêt soutenu de la presse d'information qui lui consacre quantité d'articles courts ou longs. La récurrence du sujet fait même apparaître de temps à autre un intertitre « Aérostation » ou « Aérostation militaire » dans la rubrique « Information » du *Figaro*, à partir des années 1890. Dans le quotidien populaire à fort tirage *Le Petit Parisien*, de même, les essais militaires sont à l'ordre du jour et régulièrement couverts à partir du milieu des années 1880, signe de l'intérêt que peut y porter un lectorat élargi. Les éditoriaux signés « Jean Frollo » accordent une visibilité relativement importante à l'actualité aéronautique militaire avec plusieurs articles longs parus en une, traitant le sujet notamment sous l'angle de la rivalité franco-allemande [27]. Le 21 septembre 1890, le *Supplément littéraire illustré* du *Petit Parisien* consacre également sa couverture à « L'aérostation militaire ».

5. L'essor du journalisme sportif et le renouveau médiatique

17 Au fil du siècle se dessine ainsi un double mouvement, indissociable des mutations et de l'accentuation progressive de la spécialisation de la presse, qui pose successivement l'aéronautique en objet de vulgarisation technique puis, à partir des années 1860, en objet d'actualité, de fait divers et de reportage. Une troisième évolution significative, issue simultanément des pratiques nouvelles des aéronautes et de la mutation du champ médiatique, campe l'aéronautique en sport moderne à la toute fin du siècle. Cette évolution survient autour de la fondation de l'Aéro-Club de France (en 1898), qui consacre l'autonomisation d'une pratique aéronautique sportive et amateure, dissociée des pratiques scientifiques, militaires et civiques [28]. Ce triomphe ne peut toutefois se penser qu'en relation avec l'essor et la diversification de la presse sportive : la poursuite du record, la multiplication

des courses et la fondation de prix aéronautiques priment désormais [29].

18 La ligne éditoriale de *L'Aérophile*, telle que nous l'avons évoquée, est tributaire de cette mutation fin-de-siècle. En axant son contenu sur les vols de longue durée ou en haute altitude, plutôt que sur les questions purement techniques et scientifiques comme le faisait avant lui *L'Aéronaute*, *L'Aérophile* marque une transition vers la presse aéronautique du XXe siècle, qui se situe davantage dans le registre sportif que scientifique, ou à tout le moins en porte-à-faux entre ces deux sphères. Les deux dernières décennies du XIXe siècle voient en effet l'émergence progressive de la médiatisation de l'aéronautique comme sport, les prémisses de cette évolution se faisant sentir dès le milieu des années 1880, suivies par un infléchissement net dans la seconde moitié des années 1890. La presse donne ainsi visibilité et substance à une pratique et à une signification sociale relativement neuves du vol. Les premières rubriques sur les courses et les sports modernes, intitulées par exemple « La vie sportive », apparaissent dans les quotidiens comme *Le Petit Parisien* et *Le Figaro* et accueillent désormais les manifestations des sports nouveaux que sont le tennis, le football, la vélocipédie et l'aérostation. Cette dernière présente la particularité d'être à la fois perçue comme un sport moderne et, au contraire des sports importés d'outre-Manche, un sport bien français, flattant un certain chauvinisme. Par ailleurs, elle a souvent partie liée avec la vélocipédie dans la presse sportive, toutes deux convoquant des notions de vitesse, de mobilité et de technique. Dans le *Véloce-sport*, en 1897, l'aérostation est traitée par Maurice Farman en tant que « sport de l'avenir », sport moderne par excellence, aux côtés de la vélocipédie et de l'automobilisme, participant tous des « rapides progrès » de la « locomotion nouvelle [30] » :

> Ce sport [l'automobilisme] ne sera sans doute qu'un premier pas vers le vrai sport de l'avenir, vers l'aérostation. […] / Nous nous trouvons donc au moment précis de la naissance d'un nouveau sport, le sport aéronautique. / Le cyclisme actuel se transformera sans doute et nos petits-enfants, nous-mêmes peut-être, verront ces nouveaux cyclistes qui, au lieu d'être astreints à circuler sur les routes, parcourront l'atmosphère en tous sens [31].

19 Maurice Farman, ici journaliste amateur imaginant l'« aérocyclisme » de l'avenir, est lui-même coureur cycliste et automobiliste ; de plus, il se lancera dans la construction d'aéroplanes dans la décennie suivante. Son profil illustre bien la conjonction des mondes du sport, de l'aéronautique et du journalisme au tournant du XIX^e^ siècle. Comme lui, Gaston Tissandier compte également parmi les doubles adeptes d'aérostation et de cyclisme, deux sports qu'un échotier du *Véloce-Sport* rapproche, en 1892, en vertu de leur rapport semblable à l'espace, à la perception du paysage et à la vitesse :

> Notre distingué confrère, M. Gaston Tissandier, figure parmi les nouveaux adeptes du cyclisme.
> La bicyclette serait-elle jalouse du ballon ?
> Au fond, le cycliste et l'aéronaute sont faits pour se comprendre.
> Tous deux ont soif d'azur et d'infini, et portent des ailes ainsi que nous l'écrivions, voilà tantôt trois ans, à l'aimable rédacteur en chef de la *Nature*, qui nous demandait quelques renseignements sur la vélocipédie.
> Si l'aérostat vole au-dessus des vallées, bercé par les vagues de l'air, le cycle a bien quelque chose d'éthéré lui aussi dans sa soif toujours inassouvie d'horizons nouveaux, dans sa course enivrante et quasi échevelée au milieu des vallons et des plaines, immenses montagnes russes où le plaisir de dominer l'obstacle vaincu se complète de celui de le redescendre pour franchir bientôt de nouvelles cimes panoramiques plus belles encore [32].

20 Ces propos indiquent comment aérostation et cyclisme, en tant que sports modernes, sont également associés à de nouvelles expériences corporelles, à un sensualisme du corps sportif au contact de la nature.

21 Ce corps sportif n'est pas que le prétexte aux évocations de voyages bucoliques ; le vol se décline alors dans un registre sensationnaliste, accessible et héroïsant inventé par la presse sportive en plein essor. Celle-ci médiatise à l'intention d'un public massifié les records et les courses aérostatiques, la fondation et les expériences de l'Aéro-Club de France, société où se rencontrent les représentants de la mondanité et de la grande bourgeoisie industrielle autour d'un imaginaire élitiste du vol et de la quête de la performance technique [33]. Lié à l'Aéro-Club à la fin du siècle, *L'Aérophile* déploie une mise en scène

médiatique de ces sociabilités mondaines, tout en les critiquant parfois [34].

22 En parallèle, le développement du tourisme aérostatique détermine aussi la multiplication des récits de voyage au long cours où le côté sportif ou scientifique le cède au pittoresque de l'aventure, comme sous la plume des écrivains-journalistes du XIXe siècle [35]. D'une certaine manière, ce corpus journalistique préfigure en mode amateur les reportages en avion du premier XXe siècle. Il indique aussi la place désormais occupée par le récit vécu, le témoignage et le reportage (mais on pourrait aussi y ajouter l'interview et la photographie) dans la presse du tournant du siècle. La rénovation profonde que connaît alors le langage journalistique module la manière de parler de l'aéronautique et, de ce fait, les significations dont celle-ci se dote ; mutations techniques et mutations médiatiques se font écho. Sur le plan des techniques aéronautiques, la maîtrise de la dirigeabilité a ouvert un champ nouveau de possibles pour les aéronautes sportifs, et Paris, capitale des expérimentations et des courses aéronautiques jusqu'à la Première Guerre mondiale [36], leur offre une scène médiatique propice.

23 L'affirmation de l'aéronautique comme sport, bientôt suivie par la maîtrise de l'aviation ou du « plus-lourd-que-l'air » dans la seconde moitié des années 1900, est abondamment couverte par une nouvelle génération d'hebdomadaires illustrés parisiens, tels *La Vie au grand air* et *La Vie illustrée*. Même l'hebdomadaire féminin de Pierre Lafitte, *Femina*, consacre des articles aux femmes aéronautes, rappelant de ce fait que chaque support de presse remodèle la figure de l'aviateur (ou de l'aviatrice) en fonction de ses impératifs et de son lectorat. Les hebdomadaires illustrés médiatisent par exemple les nombreuses expériences de dirigeables à moteur à explosion puis d'aéroplanes réalisées par le franco-brésilien Alberto Santos-Dumont entre 1898 et 1909, privilégiant la silhouette d'un aéronaute mondain et parisien. Reportages et photographies s'allient pour faire de la course à l'innovation technique un véritable feuilleton qui, dans la série de ses épisodes et la numérotation des appareils volants mis au point par l'aéronaute, fait écho à la sérialité des périodiques eux-mêmes. Ainsi, le nom « Santos-Dumont » suivi d'un numéro est donné à la quinzaine de modèles de dirigeables puis d'aéroplanes produits entre 1898 et 1906, du « *Santos-Dumont* nº 1 » au « nº 14 bis » à bord duquel il effec-

tue son premier vol motorisé en « plus-lourd-que-l'air ». L'engin volant apparaît comme un artéfact dont la série, sans cesse poursuivie, épouse la sérialité des numéros du périodique. La connaissance des modèles précédents est supposée acquise chez le lecteur, à l'instar des épisodes antérieurs d'un feuilleton sportif. Le 24 décembre 1899, le journaliste Emmanuel Aimé écrit : « Les lecteurs de la "*Vie au grand air*" connaissent déjà le *Santos-Dumont* nº 1 et le *Santos-Dumont* nº 2 dont la forme démesurément allongée a été abandonnée par l'inventeur [37] », avant de fournir une manne de détails sur le plus récent modèle, le numéro 3. La similitude entre la série des ballons et celle des épisodes numérotés d'un feuilleton est renforcée par certains chapeaux d'articles qui présentent « l'intrépide aéronaute » tel le personnage en danger d'un feuilleton sans cesse repris, fertile en « émouvantes péripéties », héros de la lutte de l'homme pour la conquête de l'air [38]. Chaque nouvel essai est de la sorte resitué dans une série médiatique, celle des expériences de Santos-Dumont, avec effets de rappel et de suspens (l'aéronaute, qui s'en est tiré cette fois-ci, survivra-t-il à ses prochains essais ? peut se demander le lecteur).

24 La diversification et la modernisation significatives des titres et des techniques de presse au tournant du siècle font ainsi pendant à la frénésie d'invention qui semble agiter le monde aéronautique. Une réflexivité assez nette se dessine entre technique et média, qui se donne encore à lire dans les nombreuses manifestations autopromotionnelles. Les quotidiens organisent des ascensions et financent des voyages en ballon dans des aérostats qui portent le nom même du journal commanditaire, à l'instar du ballon *La Presse* ou du ballon *Le Journal* [39]. L'entreprise, qui fait d'une pierre deux coups, apporte à la fois un sujet d'intérêt populaire à médiatiser (un reporter est lancé à bord du ballon et chargé de rendre compte de son voyage) et une bonne dose de publicité pour le journal commanditaire. Les quotidiens et périodiques des années 1890-1910 organisent aussi des voyages, comme « Le Tour de France en ballon » du *Journal des voyages*, en 1894 [40] et, un peu plus tard, des « rallyes-ballons ». Ces derniers consistent en un type particulier d'événement sportif inventé vers 1894, tenu à l'occasion de fêtes publiques. À la croisée du voyage et du sport, le rallye-ballon joint la vélocipédie à l'aérostation, en proposant à des coureurs cyclistes de poursuivre un ballon lancé au gré des vents. Dans certaines variantes, un aéronaute-cycliste

prend place à bord et tente, à l'atterrissage, d'échapper à ses poursuivants, afin de parvenir à télégraphier une dépêche dont la capture ou l'envoi détermine l'issue de la course. *Le Journal*[41] et *Le Matin*[42] s'emparent de cette course bien dans « l'air du temps », respectivement en 1897 et 1907, à des fins d'autopromotion. Après les ascensions et courses en ballon, les débuts de l'aviation offrent aux grands quotidiens l'occasion d'organiser et de financer un nouveau type de compétition sportive, la course en aéroplane. Le *Daily Mail* lance la traversée de la Manche, réussie en 1909 par Louis Blériot ; *Le Matin* organise un Circuit de l'Est en 1910 ; *Le Petit Parisien*, un raid Paris-Madrid et *Le Petit Journal*, un raid Paris-Rome en 1911. Alors que la presse quotidienne atteint des tirages de plusieurs centaines de milliers d'exemplaires, l'alliance de la presse et du vol donne ainsi naissance à de nouveaux types d'événement. Elle contribue à inventer les formes du spectacle du vol et joue un rôle plus que jamais primordial dans la constitution d'une culture aérienne auprès du grand public.

6. Le règne d'une culture aéronautique de masse

25 L'invention de l'aviation signe l'entrée massive du vol dans un spectacle médiatique qui, au XX^e^ siècle, rejoint désormais l'intérêt des foules bien au-delà des cercles scientifiques, mondains, sportifs ou industriels[43]. Comme au XIX^e^ siècle, la médiatisation du vol repose sur l'entrecroisement de plusieurs types de presse. La presse sportive et spécialisée se développe nettement, mais la presse généraliste s'intéresse elle aussi à l'aviation de façon beaucoup plus marquée, voire frénétique, à partir des années 1920, avec l'entrée dans l'âge d'or du reportage. Entre le vol inaugural du célèbre journaliste sportif du *Figaro*, Frantz-Reichel, passager de Wilbur Wright au Mans, le 3 octobre 1908, et le milieu des années 1930, où Jacques Faneuse, un critique littéraire du périodique spécialisé *L'Avion*, décrit les reporters comme « les plus agréables compagnons de vol des pilotes, […] comme eux ivres d'espace », la presse de masse s'impose ainsi comme la médiatrice privilégiée de la conquête de l'air.

26 Des rubriques aux noms évocateurs et des espaces dédiés à l'aviation se créent peu à peu dans les pages sportives des principaux quotidiens généralistes : « Le courrier des ailes[44] », « La vie aérienne[45] ».

Même le *Journal des Débats*, un quotidien ancien pourtant peu axé sur le reportage et les formes modernes de l'information, crée sa rubrique aéronautique, intitulée comme celle de *L'Intransigeant* « La vie aérienne », au tournant des années 1920-1930. Quotidiennes ou hebdomadaires, ces rubriques, tenues par des journalistes spécialisés que l'on qualifie alors de « rédacteurs aéronautiques », diffusent les dernières nouvelles en matière de progrès technique, de développement des lignes, de raids ; elles transmettent aussi les horaires des courriers aériens. Lorsqu'elles occupent un espace plus important, en tant que page ou demi-page thématique hebdomadaire, elles comprennent le plus souvent des photographies et accueillent la plume de journalistes occasionnels appartenant aux milieux aéronautiques. Leur étude trace ainsi une continuité remarquable dans l'entrecroisement des acteurs et réseaux du journalisme et de l'aéronautique qui, s'il se configure différemment désormais, s'ancre dans le XIX^e^ siècle, comme on l'a vu. Ainsi, parmi les successeurs des Gaston Tissandier et des Wilfrid de Fonvielle se trouvent les rubricards chargés du « Courrier des ailes » de *Paris-Soir* dans les années 1930 : on y compte tour à tour Pierre Faure (de 1933 à 1935), Henri Lemaître (brièvement en 1935) et Jean-Gérard Fleury (de 1936 à 1939). Pierre Faure a été pilote militaire pendant la Première Guerre mondiale et a travaillé pour la Société Louis Bréguet avant de faire carrière de journaliste, une occupation qui l'amène à suivre et à commenter de près les actions du Ministère de l'Air. Le commandant Henri Lemaître, pour sa part, est également un pilote professionnel qui, une fois retraité, se fait journaliste. Jean-Gérard Fleury, au contraire, découvre une trajectoire en sens inverse, celle d'un reporter généraliste passionné par l'aviation au point de s'en faire une spécialité. Les rubriques et espaces spécialisés de la grande presse, en ce sens, constituent un riche observatoire de la rencontre et des échanges professionnels, symboliques et amicaux entre aviateurs et journalistes dans l'entre-deux-guerres.

27 Hors des espaces spécialisés et thématiques, l'époque est toute à l'héroïsation des aviateurs de raids et des pionniers des lignes commerciales, desquels les grands reporters de la presse d'information, à l'instar de Joseph Kessel, Paul Bringuier, Blaise Cendrars ou Andrée Viollis, tracent les portraits admiratifs. Les reporters (eux-mêmes des aventuriers au long cours dans l'imaginaire de l'époque)

accompagnent parfois aussi les voyages de ces pilotes, autant d'aventures qu'ils décrivent à l'aide d'un registre épique et mythologique, en termes d'« épopées [46] » et d'« odyssées [47] ». Le reporter Paul Bringuier dépeint ainsi dans *Le Journal*, en 1929, le courage des pilotes de la Ligne Aéropostale, dans un reportage pour lequel il a lui-même effectué le trajet en avion de France jusqu'en Argentine, et qu'il présente en ces mots :

> […] c'est la route du ciel que j'avais suivie ; c'est en accompagnant le courrier aérien que j'avais pu battre de dix jours les plus rapides « liners » transatlantiques. Mais sait-on, en France, quelle dépense de courage et de patience exige ce qui apparaît comme un simple trafic postal ? La ligne ne prend pas de passagers, les organisateurs sont tête à tête avec leur volonté […].
> Il faut qu'on sache ce que représentent ces 13 000 kilomètres de Toulouse à Buenos-Ayres, quels dangers les pilotes doivent chaque fois conjurer. […]
> Le seul récit de mon voyage illustrera assez tout cela. Colis vivant, je n'ai fait qu'assister, avec le plus d'impassibilité possible, à des efforts dont on verra qu'ils sont parfois des exploits. Et c'est malgré moi si cette relation que j'ai voulue simple, les faits la chargent quelquefois d'un accent plus dramatique [48].

28 Paul Bringuier, tout comme ses collègues journalistes, participe à transformer les aviateurs de l'Aéropostale en figures héroïques, usant du récit factuel, de la quête de vérité et des péripéties aventureuses propres au reportage.

29 Le registre sportif institué à la toute fin du XIX^e^ siècle continue ainsi de dominer, mais désormais auréolé de l'aventure au long cours et de la quête d'exotisme géographique : les compétitions locales en circuit fermé laissent en bonne partie la place aux raids de longue distance et à l'ouverture de voies aériennes nouvelles survolant l'Afrique, puis l'Atlantique, l'Europe de l'Est ou l'Asie. Entretemps, les « As » de la Première Guerre mondiale ont eux aussi contribué à accentuer l'héroïsation des aviateurs au sein d'une presse imprégnée d'un esprit de propagande nationale et militaire, comme dans le périodique *La Guerre aérienne* de Jacques Mortane.

30 L'aviation, des années 1910 aux années 1930, est partout : elle apparaît non seulement aux unes et dans les pages sportives des grands quoti-

diens, mais jusque dans les rubriques et les périodiques littéraires. *Les Nouvelles littéraires* font place aux critiques de romans et de témoignages aéronautiques, ces récits bénéficiant, à partir des années 1920 et encore davantage dans les années 1930, d'une légitimité littéraire certaine. La genèse de la figure de l'écrivain-aviateur doit être comprise à la lumière de l'histoire de la presse, du reportage et du sous-texte médiatique qui a favorisé son gain de capital symbolique et préparé sa venue sur la scène littéraire[49]. En parallèle des quotidiens et périodiques grand public, la production périodique spécialisée prolifère, poursuivant l'élan de la presse aérostatique née sous le second Empire, en élargissant le public à qui elle se destine et les cercles qu'elle met en scène. Des titres comme *Les Ailes* (Paris, 1921-1963) et *L'Air pour les jeunes* (Paris, 1936-1947) ne se destinent pas à un public professionnel mais à tous les amateurs. *Les Ailes* comprend d'ailleurs une page sur les livres et les arts en relation avec l'aéronautique, qui contribue, en dehors des périodiques littéraires, à la promotion et à l'institution de la littérature aérienne. Avant d'investir le milieu de l'édition et de propulser un Antoine de Saint-Exupéry au-devant de la scène littéraire, le tissage des mondes de l'aéronautique et de l'imprimé s'enracine ainsi dans la presse, mais elle-même gravite dans un système intermédiatique plus vaste qui comprend par ailleurs, dans les années 1930, des collections éditoriales spécialisées en aéronautique (qu'elles soient luxueuses ou bon marché), des fascicules, des films, des ciné-romans, des bandes dessinées, des cartes postales, des reportages radiophoniques…

31 Si la presse imprimée a occupé, de 1783 à 1939, une place fondamentale dans l'invention et la diffusion des significations, des acteurs et des formes spectaculaires de la « conquête de l'air », c'est en dialogue constant avec la diversification des supports médiatiques. De l'aviateur vu par le reporter d'un journal d'information à l'aviateur vu par le cinéma sentimental ou les faits divers de l'hebdomadaire *Détective*, il y a à la fois des continuités remarquables et des écarts tout aussi significatifs. Ceux-ci indiquent en quoi chaque support médiatique formate les représentations d'un même objet (le vol) selon ses spécificités, ses visées, son langage, ses rubriques, ses médiateurs, le public auquel il se destine. Dans une large mesure, la variabilité des contenus évoqués par les termes « aérostation », « aéronautique » ou « aviation » se vérifie non seulement dans la diversité des médias,

mais aussi au sein des différents supports de la presse imprimée elle-même. C'est là ce qui émerge au terme de ce panorama : entre le rire de la presse satirique du second Empire et les récits épiques des reporters de l'entre-deux-guerres se sont glissés, d'une part, des décennies d'expérimentation technique mais aussi, d'autre part, une grande évolution des formes journalistiques. Les transformations de la presse ont constamment modifié les manières d'imaginer le sens du vol, les conséquences des techniques nouvelles ; elles les ont fait advenir dans le langage et sur la scène médiatique. En ce sens, la presse n'est pas la source où retrouver un « déjà dit » qu'elle ne ferait que capter dans le discours social et réitérer ; elle a été, aux côtés des rêveurs, des pionniers, des scientifiques, des ingénieurs, des sportifs, des industriels, une des formidables forces motrices de l'invention du vol.

BIBLIOGRAPHIE

Anonyme, « Saint-Exupéry nous fait le récit de sa dramatique odyssée », *Paris-Soir*, 4 janvier 1936.

Aimé Emmanuel, « L'aérostation », *La Vie au grand air*, 24 décembre 1899, pp. 178-180.

Bringuier Paul, « De France en Argentine par la voie des airs. De Toulouse à Gibraltar », *Le Journal*, 23 mai 1929, p. 1.

D. l, « Par-ci Par-là », *Le Véloce-Sport*, 1er septembre 1892, p. 789.

Dupuis-delcourt Jean-François, « De l'art aérostatique et de son application aux transports de l'air », *La Presse*, 30 janvier 1847, pp. 1-2.

Farman Maurice, « Les sports de l'avenir », *Le Véloce-sport*, n° 71, 6 mai 1897.

Fonvielle Wilfrid de, « L'Aérophile », *L'Aérophile*, n° 1, janvier 1893, pp. 1-5.

Frollo Jean, « Les ballons à torpilles », *Le Petit Parisien*, 26 juillet 1884, p. 1.

Frollo Jean, « Le ciel conquis », *Le Petit Parisien*, 21 août 1884, p. 1.

Frollo Jean, « Aérostation militaire », *Le Petit Parisien*, 18 avril 1887, p. 1.

Gautier Théophile, « Les ballons », *La Presse*, 3 décembre 1850, pp. 1-2.

Holt Richard, « Premiers sports » *in* Corbin Alain, Courtine Jean-Jacques, Vigarello Georges (dirs.), *Histoire du corps, t. ii, De la Révolution à la Grande Guerre*, volume dirigé par Corbin Alain, L'univers historique, Seuil, Paris, 2005, pp. 331-364.

Kessel Joseph, « "Comme c'est rapide, commode, facile !" Ainsi parle-t-on aujourd'hui de Casa-Dakar, la route héroïque », *Paris-Soir*, 22 juin 1936.

Mallet Maurice, « Voyages aérien de trente-six heures », *L'Aérophile*, nº 1, janvier 1893, pp. 33-37.

Martin Édouard, « La vraie madame Saqui. Revue fantasmagorique, cacophonique et macaronique des danses de corde de l'an de grâce 1852 », *Journal pour rire*, nº 68, 15 janvier 1853, pp. 1-6.

Marx Adrien, « Le ballon "L'Univers" », *Le Figaro*, 9 décembre 1875, p. 1.

Maupassant Guy de, « De Paris à Heyst », *Le Figaro*, 16 juillet 1887.

Montandon Alain, *La plume et le ballon*, Universités / Comparaisons, Éditions Orizons, Paris, 2014.

Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. L'aventure aéronautique et sportive 19e-20e siècles*, t. ii, L'Harmattan, Paris, 1998.

Simard-Houde Mélodie, « La plume et l'aile. Écrire l'épopée aéronautique française, entre presse et édition (1908-1945) » *in* Rannaud Adrien (dir.), dossier « Le livre et le journal : croisements, prolongements et transformations », *Mémoires du livre / Studies in book culture* [en ligne], vol. 8, nº 2, printemps 2017. url : http://id.erudit.org/iderudit/1039698ar [consulté le 12/11/2018].

Star, « Le Santos-Dumont nº 6 », *La Vie au grand air*, 15 septembre 1901, pp. 540-541.

Thébaud-Sorger Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009.

Tissandier Gaston, « Observations météorologiques en ballon. Voyage aérien du 30 juillet 1879 », *L'Aéronaute*, septembre 1879, pp. 239-242.

Wohl Robert, *A Passion for Wings : Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, 1996.

Wohl Robert, *The Spectacle of Flight : Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2007.

NOTES

1 On peut citer, comme exception remarquable, le travail d'Alain Montandon qui ne fait pas l'économie de l'étude de la place de l'aérostation dans l'œuvre d'écrivains du xixe siècle. Il ne traite toutefois pas spécifiquement du journalisme. Montandon Alain, *La plume et le ballon*, Universités / Comparaisons, Éditions Orizons, Paris, 2014.

2 Thébaud-Sorger Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009, p. 66.

3 *Ibid.*, p. 24.

4 *Ibid.*, p. 21.

5 *Ibid.*, p. 32.

6 *Id.*

7 *Ibid.*, p. 33.

8 *Ibid.*, p. 65.

9 Montandon Alain, *La plume et le ballon*, *op. cit.*, pp. 61-67.

10 Thébaud-Sorger Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, *op. cit.*, p. 230.

11 Montandon Alain, *La plume et le ballon*, *op. cit.*, p. 41.

12 Thébaud-Sorger Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, *op. cit.*, p. 15.

13 Martin Édouard, « La vraie madame Saqui. Revue fantasmagorique, cacophonique et macaronique des danses de corde de l'an de grâce 1852 », *Journal pour rire*, nº 68, 15 janvier 1853, p. 3.

14 Dupuis-delcourt Jean-François, « De l'art aérostatique et de son application aux transports de l'air », *La Presse*, 30 janvier 1847, pp. 1-2.

15 Gautier Théophile, « Les ballons », *La Presse*, 3 décembre 1850, pp. 1-2.

16 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. L'aventure aéronautique et sportive 19e-20e siècles*, t. ii, L'Harmattan, Paris, 1998, pp. 9-10.

17 Le titre se maintient par la suite jusqu'en 1911.

18 Tissandier Gaston, « Observations météorologiques en ballon. Voyage aérien du 30 juillet 1879 », *L'Aéronaute*, septembre 1879, pp. 239-240.

19 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. L'aventure aéronautique et sportive 19e-20e siècles*, t. ii, L'Harmattan, Paris, 1998, pp. 43-44.

20 *Ibid.*, p. 73.

21 *Ibid.*, pp. 148-149.

22 Fonvielle Wilfrid de, « L'Aérophile », *L'Aérophile*, nº 1, janvier 1893, p. 2.

23 Mallet Maurice, « Voyages aérien de trente-six heures », *L'Aérophile*, nº 1, janvier 1893, p. 34.

24 Marx Adrien, « Le ballon "L'Univers" », *Le Figaro*, 9 décembre 1875, p. 1.

25 Maupassant Guy de, « De Paris à Heyst », *Le Figaro*, 16 juillet 1887, p. 1.

26 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit.*, pp. 121 et suivantes.

27 Voir Frollo Jean, « Les ballons à torpilles », *Le Petit Parisien*, 26 juillet 1884, p. 1 ; Frollo Jean, « Le ciel conquis », *Le Petit Parisien*, 21 août 1884,

p. 1 ; Frollo Jean, « Aérostation militaire », *Le Petit Parisien*, 18 avril 1887, p. 1.

28 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit.*, pp. 152-153.

29 Sur l'essor des sports modernes marqués par l'influence britannique, à la fin du siècle, voir Holt Richard, « Premiers sports » *in* Corbin Alain, Courtine Jean-Jacques, Vigarello Georges (dirs.), *Histoire du corps*, *t.* II, *De la Révolution à la Grande Guerre*, volume dirigé par Corbin Alain, L'univers historique, Seuil, Paris, 2005, pp. 331-364. Sur les pratiques et les sociabilités des aéronautes des années 1890-1900, voir Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit*.

30 Farman Maurice, « Les sports de l'avenir », *Le Véloce-sport*, n° 71, 6 mai 1897.

31 *Id.*

32 D. L., « Par-ci Par-là », *Le Véloce-Sport*, 1er septembre 1892, p. 789.

33 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit.*, pp. 168 et suivantes.

34 *Ibid.*, p. 288.

35 *Ibid.*, p. 178.

36 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit.*, p. 54.

37 Aimé Emmanuel, « L'aérostation », *La Vie au grand air*, 24 décembre 1899, p. 180.

38 Star, « Le Santos-Dumont n° 6 », *La Vie au grand air*, 15 septembre 1901, p. 540.

39 Entreprises menées respectivement en juillet 1891 et en octobre 1892.

40 Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, *op. cit.*, pp. 186-188.

41 Avec deux rallyes tenus respectivement le 2 mai et le 4 juillet 1897.

42 Avec un rallye tenu le 19 mai 1907, sous le patronage de l'Aéronautique Club de France (à ne pas confondre avec l'Aéro-Club de France, le premier se voulant surtout une école préparatoire à l'aéronautique militaire, comme l'indique Robène Luc, *L'homme à la conquête de l'air*, op. cit., p. 259).

43 Sans s'attacher spécifiquement à la presse, Robert Wohl a mis en évidence la construction de l'aviation comme spectacle et comme représentation au xxe siècle, dans une série de productions culturelles allant des œuvres des avant-gardes artistiques au roman populaire et à la poésie. Wohl Robert, *A Passion for Wings : Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, 1996 ; *The Spectacle of Flight* :

Aviation and the Western Imagination, 1920-1950, Yale University Press, New Haven, 2007.

44 Titre de la rubrique aéronautique de *Paris-Soir* dans l'entre-deux-guerres.

45 Titre de la rubrique aéronautique de *L'Intransigeant* dans l'entre-deux-guerres.

46 Le terme est aussi utilisé par Joseph Kessel à propos des débuts de l'Aéropostale : « Ce fut une période d'épopée », écrit-il dans l'article « "Comme c'est rapide, commode, facile !" Ainsi parle-t-on aujourd'hui de Casa-Dakar, la route héroïque », *Paris-Soir*, 22 juin 1936.

47 Anonyme, « Saint-Exupéry nous fait le récit de sa dramatique odyssée », *Paris-Soir*, 4 janvier 1936.

48 Bringuier Paul, « De France en Argentine par la voie des airs. De Toulouse à Gibraltar », *Le Journal*, 23 mai 1929, p. 1.

49 Simard-Houde Mélodie, « La plume et l'aile. Écrire l'épopée aéronautique française, entre presse et édition (1908-1945) » *in* Rannaud Adrien (dir.), dossier « Le livre et le journal : croisements, prolongements et transformations », *Mémoires du livre / Studies in book culture* [en ligne], vol. 8, nº 2, printemps 2017. url : http://id.erudit.org/iderudit/1039698ar [consulté le 12/11/2018].

RÉSUMÉS

Français

Cet article retrace les étapes de l'essor du journalisme aéronautique en France, de la fin du XVIII^e^ siècle au début du XX^e^ siècle, en insistant sur le moment charnière du XIX^e^ siècle. Cette période voit se développer un discours journalistique sur le vol, incarné dans des lieux et sous la plume de médiateurs variés. Décrire la formation de ce discours demande de porter attention à la diversité des supports de diffusion du journalisme aéronautique, qu'il s'agisse de la presse quotidienne, des périodiques spécialisés dans la vulgarisation scientifique, le sport ou l'aviation, et de s'attarder à décrire les types de médiateurs de presse, des journalistes-aéronautes aux faits-diversiers et aux reporters sportifs. Dans une perspective d'histoire culturelle et littéraire de la presse, il s'agit en fin de compte d'interroger la manière dont chaque support journalistique modifie les formes du discours sur le vol, les représentations de ce dernier et les pratiques qui l'entourent. L'évolution du journalisme aéronautique et des supports de la presse au

cours du XIX^{e} siècle mène vers la formation d'une culture aéronautique de masse, véhiculée par les grands quotidiens d'information du XX^{e} siècle.

English
This article traces the stages of the rise of aeronautical journalism in France, from the end of the eighteenth century to the beginning of the twentieth century, emphasizing the pivotal moment of the nineteenth century. This period sees the development of a journalistic discourse about the flight, embodied in places and under the pen of various mediators. Describing the formation of this discourse requires paying attention to the diversity of media broadcasting aeronautical journalism, be it the daily press, periodicals specialized in scientific vulgarization, sports or aviation, and focusing on the description of the types of journalists, from aeronaut-journalists to news reporters and sports reporters. In a perspective of cultural and literary history of the press, it is ultimately a matter of questioning the way in which each media modifies the forms of discourse about the flight, the representations of the latter and the practices that surround it. The evolution of aeronautical journalism and media during the nineteenth century leads to the formation of a mass aeronautical culture, conveyed by the major news dailies of the twentieth century.

INDEX

Mots-clés
journalisme, aérostation, aviation, XIXe siècle, XXe siècle, périodiques spécialisés, poétique journalistique, vulgarisation scientifique, sport, fait divers, reportage

Keywords
journalism, ballooning, aviation, nineteenth century, twentieth century, specialized periodicals, journalistic poetics, scientific vulgarization, sport, news, reportage

AUTEUR

Mélodie Simard-Houde
Chercheure associée au RIRRA-21Université Paul-Valéry Montpellier 3melodie.houde@gmail.com