Nacelles
ISSN : 2552-6987

4 | 2018
L'invention du système solaire (XVIe-XVIIIe siècles)

Exposition et cycle de conférences « De l'Air ! De l'Air ! L'aviation dans les Vosges », Archives départementales des Vosges, 15 septembre 2017-16 mars 2018

Damien Accoulon and Delphine Souvay

http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/536

Electronic reference
Damien Accoulon and Delphine Souvay, « Exposition et cycle de conférences « De l'Air ! De l'Air ! L'aviation dans les Vosges », Archives départementales des Vosges, 15 septembre 2017-16 mars 2018 », *Nacelles* [Online], 4 | 2018, Online since 01 juin 2018, connection on 25 mai 2023. URL : http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/536

Exposition et cycle de conférences « De l'Air ! De l'Air ! L'aviation dans les Vosges », Archives départementales des Vosges, 15 septembre 2017-16 mars 2018

Damien Accoulon and Delphine Souvay

OUTLINE

1. Une exposition richement documentée
2. Un cycle de conférences articulant l'international au local

TEXT

1 La thèse de Thierry Le Roy sur les Bretons et l'aéronautique a montré tout l'intérêt d'une étude régionale pour saisir la globalité du phénomène aérien et son impact sur les sociétés du premier XX^e^ siècle[1]. Une dizaine d'années plus tard, les Archives départementales des Vosges ont poursuivi la démarche à une échelle plus restreinte encore, dans le cadre de l'exposition « De l'Air ! De l'Air ! L'aviation dans les Vosges », présentée à Épinal, du 15 septembre 2017 au 16 mars 2018.

(Fig.1). L'exposition a attiré près de 3 000 visiteurs.

(Photo Nicole Roux, 2017).

1. Une exposition richement documentée

2 Partagé entre une économie agro-pastorale en plaine et les industries textiles des vallées des Hautes-Vosges au début du siècle, le département ne paraissait pas le plus indiqué pour observer les premiers développements de l'aéronautique. C'est toute la force de cette exposition que d'avoir détrompé les visiteurs, pour montrer à quel point une culture aérienne investit très rapidement même les départements peu urbanisés.

3 Du Vosgien Charles Renard, qui améliora les ballons captifs de l'armée implantés à Golbey dès 1885, au *Ville de Remiremont* présenté dans la sous-préfecture le 14 juillet 1897, les cartes postales témoignent de « l'habituation » à l'air, opérée via l'aérostation dès la fin du XIX^{e} siècle. Comme les foules se massent aux fêtes organisées dans les centres urbains d'Épinal, de Saint-Dié, Remiremont ou Neufchâteau, mais

également dans les communes les plus reculées où les aviateurs effectuent des manœuvres, les amateurs exposés aux journaux et gravures rêvent eux-mêmes de voler, à l'image d'un amateur équipé d'ailes et photographié à Plombières-les-Bains avant 1914. Articulant objets issus de collections locales et documents d'archives, l'exposition présentait toutes les expressions de cette culture aérienne en formation et ses imaginaires, observables aussi bien sur une assiette de la manufacture de Lunéville de 1899 que sur les planches sorties de l'Imagerie d'Épinal à l'orée de la Première Guerre mondiale.

(Fig.2). Assiette avec décor historié imprimé sur faïence fine, d'après une gravure de Jules-Joseph-Georges Renard, dit Draner (1839-1926).

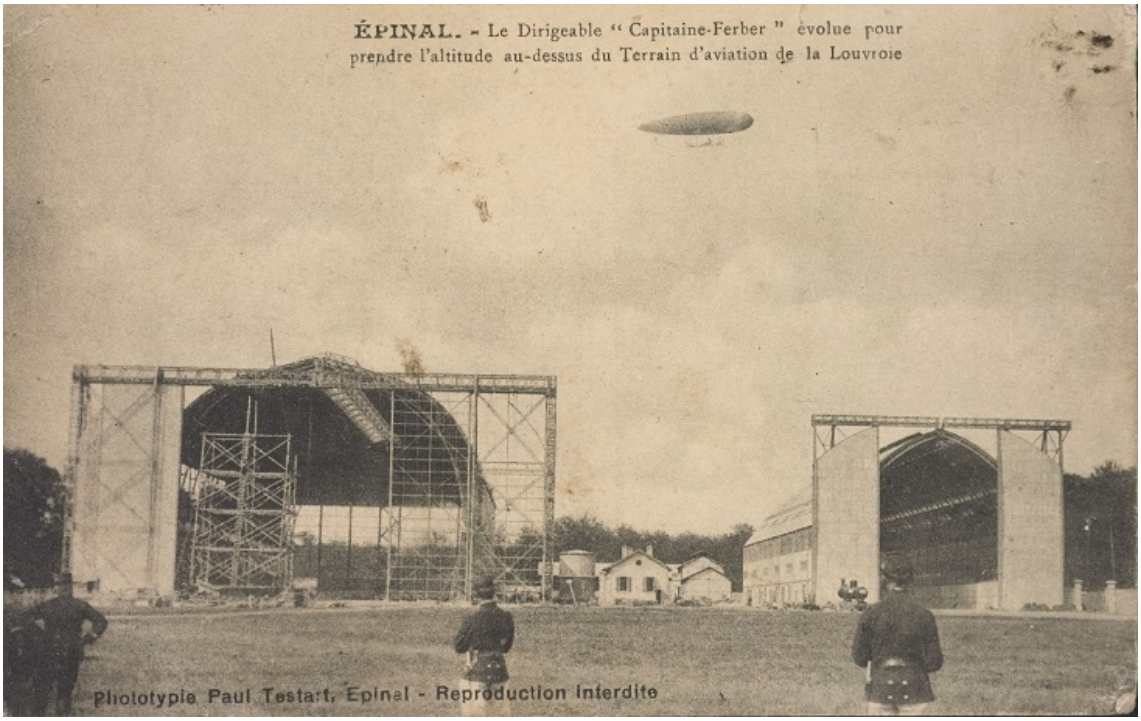
(Manufacture Keller et Guérin de Lunéville, 1899. coll. É. Mougel / photo Damien Accoulon, 2018).

(Fig.3). Des mobiles édités par l'Imagerie d'Épinal dans les années 1910 ont été reproduits et montés pour les visiteurs.

(Photo Damien Accoulon, 2018).

4 Département frontalier barré par un massif montagneux, les Vosges ont rapidement bénéficié de l'aérostation puis de l'aviation militaire. Si le premier aérodrome (accompagnant la fondation de la société des Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique – AVIA– à Saint-Dié en 1909) est d'initiative civile, la place forte d'Épinal est aménagée pour accueillir le dirigeable Capitaine Ferber dès 1909 avant l'installation d'unités d'aviateurs à Dogneville. L'entrée en guerre contraint l'aménagement de terrains d'aviation *ad hoc*, comme à Corcieux où stationnent entre autres l'escadrille C.47 en 1915 ou la N.152 en 1917. La guerre de montagne a aussi employé des avions, ce que mettait en avant la présentation en vitrine de tenues d'aviateurs militaires, d'obus, de fléchettes et d'un appareil photographique d'observation.

(Fig.4). Carte postale représentant le dirigeable Capitaine Ferber en survol des hangars de La Louvroie en construction vers 1912.

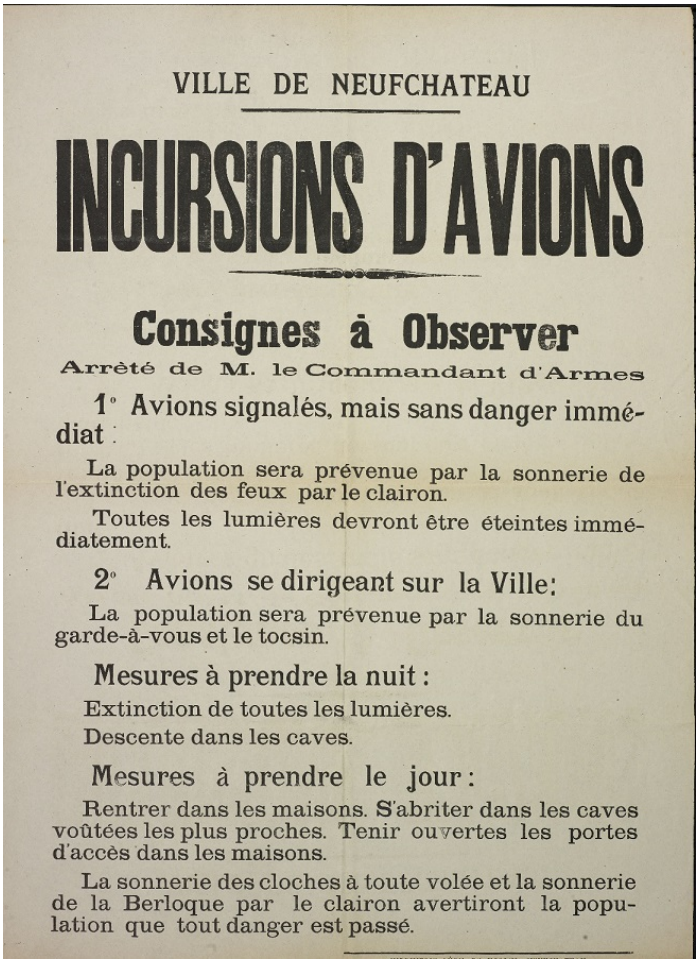


(Archives départementales des Vosges, 148 Fi 718).

(Fig.5). L'aviation d'observation et l'artisanat de tranchée étaient particulièrement bien représentés dans la vitrine sur l'aéronautique de la Grande Guerre.

(Photo Delphine Souvay, 2018).

(Fig.6). Mesures de sécurité prévues par le préfet des Vosges contre les incursions d'aéronef.



VILLE DE NEUFCHATEAU

INCURSIONS D'AVIONS

Consignes à Observer

Arrêté de M. le Commandant d'Armes

1° Avions signalés, mais sans danger immédiat :

La population sera prévenue par la sonnerie de l'extinction des feux par le clairon.

Toutes les lumières devront être éteintes immédiatement.

2° Avions se dirigeant sur la Ville:

La population sera prévenue par la sonnerie du garde-à-vous et le tocsin.

Mesures à prendre la nuit :

Extinction de toutes les lumières.

Descente dans les caves.

Mesures à prendre le jour :

Rentrer dans les maisons. S'abriter dans les caves voûtées les plus proches. Tenir ouvertes les portes d'accès dans les maisons.

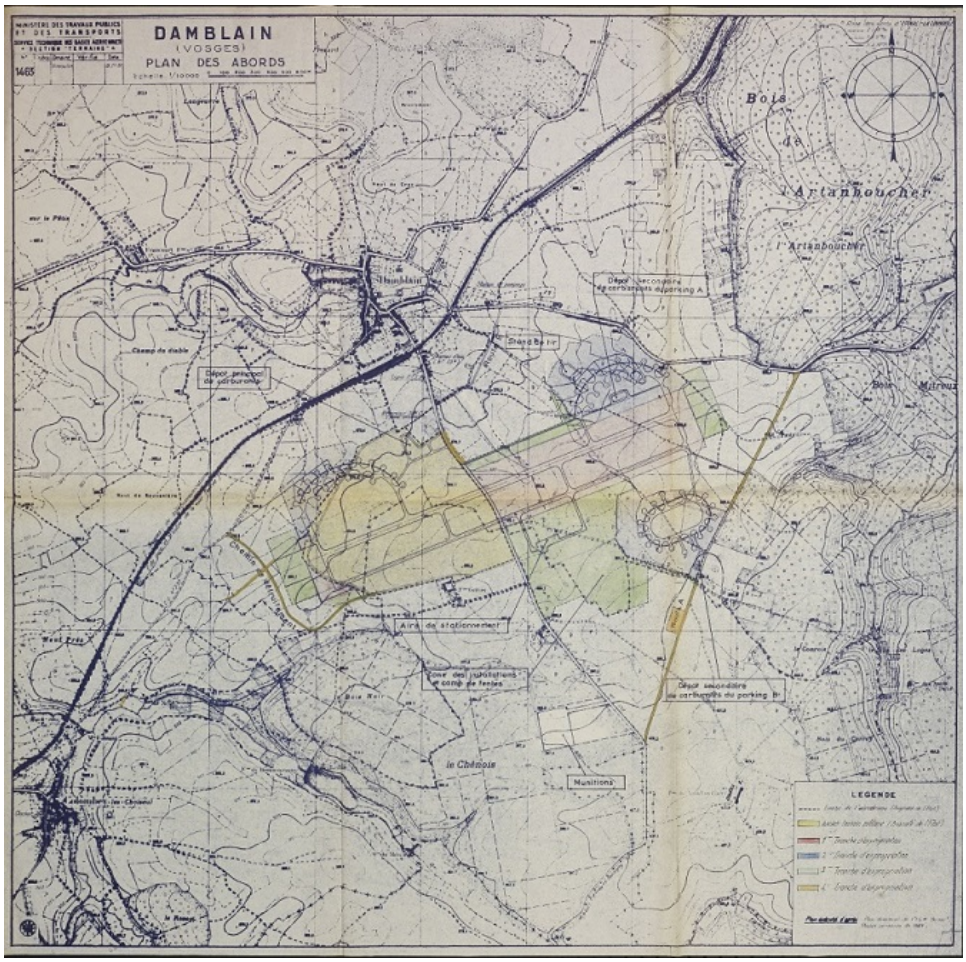
La sonnerie des cloches à toute volée et la sonnerie de la Berloque par le clairon avertiront la population que tout danger est passé.

(Archives départementales des Vosges, 8 R 129/9).

5 Si la guerre a fait prendre conscience aux civils des dangers portés par l'aviation en territoire frontalier, notamment du fait des bombardements, l'engouement pour le moyen aérien paraît rester vif dans le département. En 1912, une grande souscription départementale pour financer un avion est lancée, et de nombreuses communes comme de Gerbamont ou Provenchères-sur-Fave y contribuent. L'Aéro-Club des Vosges, créé dès 1909 et présidé par « l'as des as » René Fonck, organise le Grand meeting de l'Est, rassemblant ainsi près de 50 000 spectateurs sur le terrain de Dogneville en juillet 1922. Si plusieurs terrains militaires de circonstance sont abandonnés à la fin de la guerre, d'autres sont fondés, parfois d'initiative privée comme à Vittel en 1935. Les décrets-lois d'octobre 1935 créent quatre nouveaux terrains à Auzainvilliers, Damblain, Martigny-les-Gerbonvaux et Xaffé-

villers, transformant ainsi le paysage aéronautique local à l'aube de la Seconde Guerre mondiale.

(Fig.7). Organisation du terrain de Damblain d'après une carte topographique, basée sur une photographie aérienne de 1949.

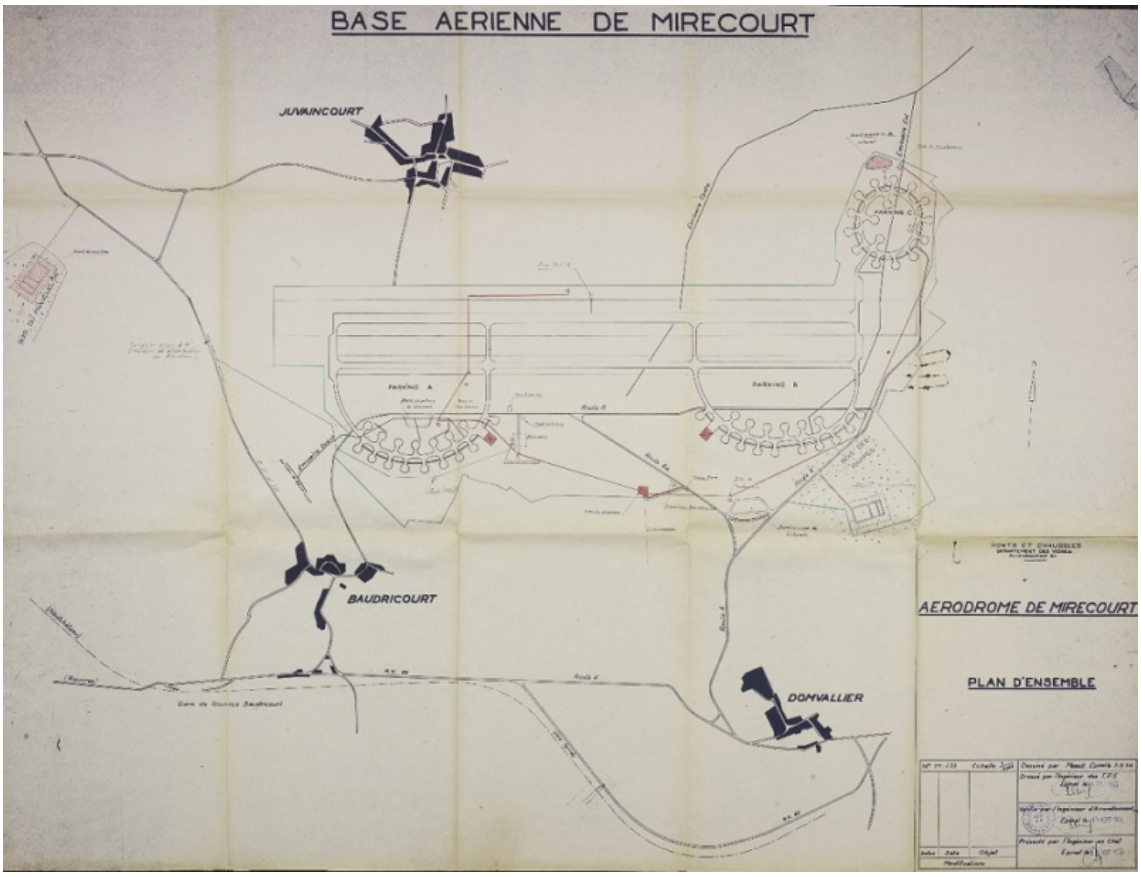


(Archives départementales des Vosges, 1000 S 849).

6 Après la Seconde Guerre mondiale qui laisse notamment la ville de Saint-Dié et son aérodrome meurtris par les bombardements anglo-américains de mai 1944, les commissaires de l'exposition ont choisi de s'intéresser aux récits et enquêtes mettant en jeu des objets volant non-identifiés au milieu des années 1950. Une originalité marquant bien le déplacement de l'imaginaire aérien sur d'autres horizons, alors que l'aviation dans les Vosges devient exclusivement civile, exception faite de l'aéroport de Damblain qui reste sous commandement militaire jusque dans les années 1980. Par contre, l'aérodrome de Juvaincourt, destiné à servir de base de secours en cas de conflit, est alors

promu aéroport départemental, après le désengagement de la France du commandement intégré de l'Otan en 1966-1967. Les compagnies privées Air Vosges (1966) puis Air Service Vosges (1975) opèrent ainsi des liaisons vers Le Bourget. Le soutien public reste cependant indispensable à la survie du site et des compagnies qui y travaillent.

(Fig.8). Plan de la base aérienne de Mirecourt-Juvaincourt en août 1955.



(Archives départementales des Vosges, 1000 S 847).

7 Compulsant une quantité insoupçonnée d'archives en une douzaine de panneaux et de nombreux objets sur le thème, cette exposition a contribué à enrichir la connaissance sur l'enracinement d'une culture aérienne au niveau du département des Vosges [2].

2. Un cycle de conférences articulant l'international au local

8 En marge de l'exposition, prolongée par son itinérance dans plusieurs communes vosgiennes, un cycle de conférences mettait l'accent sur certaines figures locales ou traits marquant de l'aviation dans le département.

9 Delphine Souvay a présenté le parcours de Charles Renard, né le 23 novembre 1847 à Damblain. Polytechnicien, chercheur en aéronautique, il imagine durant la guerre de 1870 le principe de la chenille repris lors de la Première Guerre mondiale. Passionné par le monde du « plus lourd que l'air », ses recherches sur le parachute dirigeable sont remarquées par ses supérieurs qui l'invitent à intégrer la Commission d'aérostation militaire nouvellement créée. Progressivement, il développe les ballons dirigeables et effectue, avec le lieutenant Artur Krebs, le premier vol en circuit fermé sur le ballon *La France* le 8 août 1884. Les établissements de recherches aéronautiques qu'il fonde à Chalais accueillent encore aujourd'hui une antenne de L'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales). Dans le cadre de ses recherches sur les ballons, Charles Renard met également en place la première normalisation pour des cordages, ensuite reprise pour les produits manufacturés. Une progression géométrique permet ainsi de passer des 425 cordages utilisés à seulement 17 reconnus pertinents. Il applique cette norme à tous les matériaux liés aux ballons. Les séries Renard sont reconnues dès la création de l'Organisation internationale de normalisation (1947) comme norme internationale ISO 3. Par ailleurs, il effectue des recherches sur les hélices, et aide le capitaine Ferdinand Ferber (1862-1909) à améliorer son avion. Dans le cadre de ses recherches sur les moteurs, il met au point des chaudières et aéro-condensateurs plus légers, expérimentés sur route et sur mer. Ingénieur prolifique, il crée également un système de moulinet permettant d'évaluer la puissance des moteurs, que des entreprises automobiles comme Peugeot et Panhard ont utilisé. Il décède le 13 avril 1905 à Meudon, avant l'aboutissement de sa dernière réalisation, le train Renard, développé pour l'armée.

(Fig.9). Portrait de Charles Renard, commandeur de la Légion d'honneur [1898].

(Archives municipales de Lamarche, PH5-2).

10 Le contexte du centenaire de la Grande Guerre rendait impossible l'impasse sur cette période décisive pour l'aviation militaire, dans un département concerné par la guerre aérienne. Jean-Claude Fombaron, président de la Société philomatique, a ainsi rappelé que dans les premiers mois de la Grande Guerre, les quelques avions de l'armée française sont exclusivement affectés à l'observation au profit de l'artillerie [3]. La diversification des missions s'accompagne de progrès techniques accélérés. L'importance stratégique de la photographie aérienne s'affirme. Un matériel de prise de vues adapté équipe, à partir de 1915, les appareils spécifiquement dédiés à la reconnaissance aérienne. La photographie aérienne devient alors un auxiliaire indissociable de la cartographie pour l'élaboration des plans directeurs de tir. Les milliers de clichés réalisés constituent par ailleurs une source

majeure d'étude et de connaissance des terroirs et territoires, hors leur fonction militaire originelle.

11 Jonathan Lemarquis a complété ce tableau en évoquant les troupes aéronautiques britanniques ayant combattu dans l'Est de la France pendant la Grande Guerre, alors que l'unique nécropole du Commonwealth du secteur se situe près de Charmes (Vosges) et comporte une majorité de tombes d'aviateurs [4]. Les troupes du *British Expeditionary Force* (BEF) furent en effet cantonnées durant tout le conflit dans le Nord, sur un front allant d'Ypres à Amiens. À partir d'octobre 1917, trois escadrilles de bombardiers de jour et de nuit britanniques (41st *Wing Royal Flying Corps*) s'installent sur le plateau d'Ochey (Meurthe-et-Moselle) et sont chargées de raids de représailles sur les cités du Reich. Le secteur, proche des objectifs, n'est pas inconnu des Anglais : quelques raids stratégiques avaient déjà été tentés par le *Royal Naval Air Service* depuis Belfort (21 novembre 1914) puis Luxeuil, Malzéville et Ochey (3rd *Wing* d'octobre 1916 à août 1917) en coopération avec les Français. Il s'agit cette fois de s'installer de façon durable et indépendante, ce qui implique la construction d'aérodromes et d'infrastructures logistiques qu'assurent les troupes du Commonwealth. Éloigné des lignes de ravitaillement anglaises, le contingent agit en secteur contrôlé par le Groupement d'Armée de l'Est du général de Castelnau, et bénéficie de l'aide française jusqu'au printemps 1918 où se met en place une organisation proche de celle du BEF.

12 Au début, peu de missions sont effectuées, en raison des limites techniques des appareils employés, des conditions météorologiques exécrables et surtout du manque de cohérence concernant les buts de la force. Les Britanniques doivent composer avec des Français qui craignent les raids de représailles et ne veulent pas que les industries en Lorraine occupée soient rasées. Ainsi, si certaines villes sont bien bombardées, la majorité des objectifs sont d'ordre tactique et demeurent proches du front. Le détachement britannique, élevé au statut de VIII Brigade RFC en février 1918, est repris en main par le major-general Trenchard le 6 juin 1918. Celui-ci, opposé aux raids stratégiques et fervent défenseur d'une aviation au service de l'Armée de Terre, se retrouve ainsi à la tête de l'*Independent Air Force* de la toute nouvelle *Royal Air Force*. Se conformant aux ordres de l'*Air Ministry*, ses unités mènent de nombreuses opérations de bombardement. Le contingent a finalement laissé peu de traces dans la mé-

moire et le paysage lorrains en comparaison de sa taille (9 181 personnels en mai 1918), de sa dissémination et de ses missions spécifiques.

13 Figures mythifiées dans cette guerre, certains « as » ont connu la célébrité en incarnant le succès militaire. Gaston Vial (1891-1982), fils d'hôteliers du Val d'Ajol passé de l'artillerie à l'aéronautique dès la fin juillet 1913, n'a jamais été cité au communiqué officiel malgré ses huit victoires homologuées. Il ne connaît qu'une gloire éphémère et présente un parcours foncièrement différent de celui de René Fonck (1894-1953), apprenti mécanicien de Saulcy-sur-Meurthe, incorporé dans le génie avant d'être versé dans l'aviation le 19 février 1915, comme l'a rappelé Hubert Bernard de l'association Mémoire de René Fonck [5]. Replaçant l'« as » dans le contexte de la guerre aérienne dans les Vosges, il rappelle que des hommes sont élevés grâce au « plus léger que l'air », à bord du ballon d'abord captif, puis du dirigeable armé que symbolise le Zeppelin, dont le premier intérêt est la reconnaissance pour aider aux manœuvres des troupes au sol. Bientôt les parcs à ballons se condamnent, car même éloignés du front des Vosges, ils sont des cibles fixes aisément repérées d'autant que l'artillerie adverse progresse. À l'aide de structures légères et déplaçables, comme les hangars Bessonneau, on crée donc des champs d'aviation plus près du front. Tel est le cas du camp de Corcieux, au pied de la barrière des Hautes-Vosges. D'Épinal-Dogneville, il est possible de contenir l'offensive allemande concentrée sur la Trouée de Charmes. On crée des terrains d'aviation autour de Rambervillers, comme Roville-aux-Chênes et Xaffévillers, concédés à l'aviation anglaise qui mitraille les terrains allemands de Moselle et cherche à intercepter les Zeppelins en partance de Friedrichshafen pour bombarder Londres. Les premières batailles livrées sur les contreforts lorrains (la Mortagne, la Chipotte, la Béhouille, la Fontenelle, les Tiges, l'Hartmannswillerkopf) passent désormais sous les ailes des avions enfin armés, car l'aviation adverse vient aussi photographier et mitrailler [6]. Toujours plus loin, plus haut, plus vite, les pilotes demandent des améliorations aux constructeurs. Ainsi, Guynemer obtient le canon de 37 sur le Spad XII, tandis que l'ingénieur suisse Birkigt conçoit le moteur en alu et en V qui supplante le moteur en étoile ou rotatif. Du Spad XIII capable de monter à 6 700 m, Fonck explique qu'il a changé le cours de la guerre.

(Fig.10). René Fonck et son copilote [ca. 1916].

(Archives départementales des Vosges, 22 Fi 3).

14 En marge de cette guerre virile, la présidente de l'Association française des femmes pilotes, Adriana Domergue, a proposé de replacer les femmes dans l'histoire des grands conflits aériens mondiaux[7]. Les aviatrices n'ont en effet pris leur place dans l'aéronautique militaire que grâce aux conflits. Durant la Première Guerre mondiale, elles parvinrent, non sans difficultés, à obtenir le droit de convoyer les avions endommagés au front vers Paris, pour réparation et révision, l'état-major déclarant que « les femmes sont faites pour donner la vie et s'occuper du foyer, et non combattre ». Il faut attendre la Seconde Guerre mondiale pour que les aviatrices puissent à nouveau convaincre les dirigeants politiques et militaires de leur laisser les commandes d'un avion. Aux États-Unis, Jacqueline Cochran parvient, après quelques succès dans la RAF, à créer le « WASP » (*Women Airforce Service Pilots*) afin de libérer les hommes pour le combat. Effectuant les convoyages d'avions de guerre, chasseurs, bombardiers depuis les usines américaines vers l'Angleterre, les femmes restent cependant exclues du front. Ce sont les Soviétiques qui, à l'instigation de Marina

Raskova et avec le soutien de Staline, créent les premiers des régiments tels le 588 NBAP, où de vieux biplans harcèlent la Wehrmacht par des missions de nuit incessantes : 23 000 sorties pour 3 000 tonnes de bombes. Se laissant descendre moteur coupé, le sifflement du vent que produisait leurs appareils terrorisait les troupes au sol leur valut le surnom de « sorcières de la nuit », marquant la permanence des assignations de genre dans l'imaginaire occidental. Ce n'est qu'à partir de 1999 que des missions de combat sont à nouveau attribuées à des femmes, le concours de l'école de l'Air leur ayant été ouvert en 1996.

15 Visant une mise en perspective globale des développements aéronautiques, Damien Accoulon a proposé une histoire culturelle de l'aviation au premier XX^e^ siècle, articulant les travaux pionniers de Robert Wohl aux derniers développements historiographiques [8]. Les hommes ont toujours figuré leur désir de voler, du mythe d'Icare aux croquis de Léonard de Vinci, constituant l'outillage mental des sociétés occidentales alors que l'aviation prend son essor. Le changement de perspective, impliqué par la possibilité du vol, stimule les arts visuels. Du photographe Nadar au peintre Delaunay, les artistes font de la modernité de la vue d'en haut une composante de leur recherche graphique. L'enjeu est de capturer le mouvement de l'homme s'émancipant comme le proclame le poète futuriste Marinetti. Les pionniers de l'aviation sont alors révérés comme figures de cette modernité, avant que les « chevaliers du ciel » ne prennent leur suite dans la Grande Guerre. Diffusée par les journaux et autres supports médiatiques, les représentations aéronautiques investissent l'espace public et forment une culture aérienne qui s'ancre dans les sociétés occidentales ; ce que matérialisent progressivement les aérogares, reconfigurant les territoires à mesure que l'aviation commerciale progresse après 1918 [9]. Renouvelant l'exotisme et les explorations par les grands raids, l'aviateur s'affranchissant des carcans terrestres jouit, malgré la guerre, d'une extrême positivité que reprennent à leur compte les fascistes et les nazis dans leur quête de l'homme nouveau. L'aviateur tire son prestige de sa capacité à maîtriser la machine, paradoxalement porteuse de destruction comme le manifeste la peur de bombardements aérochimiques sur les civils [10]. Dans cet ensemble, la femme demeure soit spectatrice, soit « amazone » comme l'écrit Joseph Kessel à propos de Maryse Bastié [11]. La faiblesse du répertoire

musical évoquant l'aéronautique antérieur à 1945 manifeste le relatif élitisme de l'avion. Son usage se démocratise à partir des années 1960, permettant alors à Gilbert Bécaud de chanter son plaisir des dimanches à *Orly*.

16 L'exposition, la visite guidée de l'entreprise de restauration d'avions privés Pitet Air Service, comme les conférences ont esquissé de riches perspectives de recherches sur les entreprises ayant localement contribué au développement de l'aéronautique, comme sur les politiques publiques d'encouragement et/ou de gestion des aérodromes. Des acteurs majeurs de la recherche aéronautique et aérospatiale restent encore méconnus faute de biographies approfondies, à l'image de Charles Renard ou d'Hubert Curien qui devait trouver sa place dans le cycle de conférences. Président du Centre national d'études spatiales (1976-1984), il contribue aux réussites du premier tir de la fusée Ariane. Premier président de l'Agence spatiale européenne, ministre de la Recherche et de la technologie de 1984 à 1986 et de 1988 à 1993, son influence sur l'aéronautique européenne appellent des recherches approfondies [12].

NOTES

1 Le Roy Thierry, *Les Bretons et l'aéronautique : des origines à 1939*, Presses Universitaires de Rennes, 2002.

2 Pour davantage d'informations, le livret de l'exposition demeure accessible sur le site des Archives départementales des Vosges [en ligne] http://archives.vosges.fr/Portals/8/xNews/uploads/2017/9/7/Livret_AviationdanslesVosges.pdf [consulté le 18/06/2018].

3 Les auteurs remercient Jean-Claude Fombaron pour sa contribution au compte rendu.

4 Les auteurs remercient Jonathan Lemarquis pour sa contribution au compte rendu.

5 Les auteurs remercient Hubert Bernard pour sa contribution au compte rendu. Sur René Fonck : Corinne Micelli Corinne, Palmieri Bernard, *René Fonck : l'as des as, l'hom*me, Institut de stratégie comparée & Economica, Paris, 2007 ; Accoulon Damien, *René Fonck, As des As et pilote de la Grande Guer*re, Privat, Toulouse, 2018.

6 De plus amples développements peuvent être trouvés dans un numéro spécial du bulletin de la Société philomatique vosgienne : « La guerre aérienne dans les Vosges, 1914-1919 », *Mémoire des Vosges*, hors-série n° 5, 2009.

7 Les auteurs remercient Adriana Domergue pour sa contribution au compte rendu. L'Association française des femmes pilotes, créée en 1971, promeut la féminisation du milieu aéronautique (resté très marqué par le « type aviateur ») à travers un système de bourse et de marrainage. Parmi d'autres publications, on trouvera des pages particulièrement éclairantes sur la masculinité développée à travers la figure du pilote dans René Schilling, « Kriegshelden ». Deutungsmuster heroischer Männlichkeit in Deutschland 1813-1945, Schöningh, Paderborn, 2002 ; d'Abzac-Épezy Claude, « Les héros de l'air. Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié du 20e siècle », in Roseau Nathalie, Thébaud-Sorger Marie (dir.), *L'emprise du vol. De l'invention à la massification, histoire d'une culture moder*ne, MetisPresses, Genève, 2013, pp. 31-42. Sur la place des femmes, encore insuffisamment traitée par la littérature académique, on consultera avec profit :

8 Wohl Robert, A *Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination*, 1908-1918, Yale University Press, New Haven & London, 1994 ; Wohl Robert, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination*, 1920-1950, Yale University Press, New Haven & London, 2005.

9 Roseau Nathalie, *Aerocity. Quand l'avion fait la vil*le, Parenthèses, Marseille, 2012.

10 Moine Jean-Marie, « Un mythe aéronautique et urbain dans la France de l'entre-deux-guerres : le péril aérochimique », *Revue Historique des Armé*es, 2009, no 256, pp. 94-119.

11 « Mon premier coup de tête », *Confessions*, 2e an., n° 12, 18 février 1937, p. 3

12 Nous pouvons signaler comme première approche une collection de témoignages rassemblés par ses proches et collaborateurs sur le site du Centre National d'Études Spatiales [en ligne] http://curien-uneviepourlascience.cnes.fr [consulté le 12/06/2018].

AUTHORS

Damien Accoulon
Doctorant agrégé d'histoireUniversité de Paris-Nanterre (EA 4414 HAR), Technische Universität Braunschweigdamien.accoulon@parisnanterre.fr

Delphine Souvay
Archiviste en charge d'actions culturelles, Commissaire déléguée de l'expositionArchives départementales des Vosgesdsouvay@vosges.fr