Françoise Lucbert, Stéphane Tison (dir.),
*L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution
à l'histoire des représentations de la conquête aérienne,
1903-1927*

Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2016

Mélodie Simard-Houde

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/artefact/739>

DOI : 10.4000/artefact.739

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2017

Pagination : 230-232

ISBN : 978-2-7535-6525-8

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

Mélodie Simard-Houde, « Françoise Lucbert, Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927* », *Artefact* [En ligne], 5 | 2016, mis en ligne le 15 novembre 2017, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/739> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.739>

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2020.

Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Françoise Lucbert, Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*

Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2016

Mélodie Simard-Houde

RÉFÉRENCE

Françoise Lucbert, Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2016, 353 p.

- 1 Issu d'un colloque tenu en 2008 à l'université du Maine, dans le cadre de la commémoration du centenaire des vols de Wilbur Wright au Mans, ce volume se veut davantage que de simples actes. De fait, par sa structure, sa cohérence et la riche introduction dont il est pourvu, il remplit son pari de contribuer à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, faisant la démonstration qu'en cette matière, l'histoire culturelle n'a pas encore épuisé le récit de « l'aviation pionnière ». Par cette expression, les auteurs désignent les premiers temps de l'aviation, ceux des inventeurs, des *sportsmen*, des « as » de la Première Guerre mondiale, des défricheurs des routes aériennes. Ils ont choisi de borner cette période, en amont, par les premiers vols des frères Wright à Kitty Hawk (1903) et, en aval, par l'année de la traversée de l'Atlantique de Charles Lindbergh (1927), qui correspondrait à l'ouverture d'une nouvelle étape de la conquête de l'air. Si ces choix se justifient, on peut néanmoins demeurer surpris de ce que l'année 1908 (qui marque la véritable reconnaissance internationale des frères

Wright, comme plusieurs contributions le soulignent) n'ait pas été retenue comme point de départ, comme l'a fait auparavant Robert Wohl¹, en cohérence avec une logique symbolique et médiatique, dans le cadre d'une « histoire des représentations [qui] se doit d'élire d'autres dates et d'autres lieux » (p. 295) que ceux de la chronologie de l'histoire des techniques. À l'autre extrémité du spectre temporel retenu, même si les raids aériens des années 1930 pourraient être compris dans l'ère des pionniers, le choix se justifie mieux si l'on pense qu'en France l'année 1927 marque aussi la création de la ligne Aéropostale. L'échelle des vols et des raids prend alors une autre ampleur, mais aussi, avec elle, celle des représentations : au cinéma américain, la sortie du film *Wings* offre le premier grand récit de l'épopée aérienne en images.

- 2 On ne retrouvera donc dans ces pages ni Jean Mermoz, ni Charles Lindbergh, ni le temps des lignes commerciales, mais principalement des figures et des événements de la « Belle Époque » aéronautique – la séquence 1908-1913 constituant le cœur envisagé par la majorité des contributions, même si certaines s'intéressent à la guerre et embrassent les années 1920. Les pilotes, à la croisée du sport et de l'invention, se trouvent en bonne place : le nœud de représentations et d'acteurs se tissant autour des frères Wright est l'objet d'une première partie (« L'effet Wright »), tandis que d'autres protagonistes moins célèbres sont éclairés d'une lumière nouvelle, dans une approche plus biographique, attentive à la construction de l'image médiatique, tels Glenn H. Curtiss (compétiteur direct des frères Wright) et Harry Ferguson (pionnier irlandais malmené par la presse et le public anglais). À côté d'eux, des figures fictionnelles et artistiques donnent une profondeur au « mythe de l'aviateur » et l'inscrivent dans la culture, le resituent dans un spectre temporel cette fois beaucoup plus large, allant des représentations picturales de ballons, à la fin du XVIII^e siècle, à la résurgence du personnage de l'aviateur dans une nouvelle de Julien Gracq publiée en 1970. Ainsi, deux chronologies se superposent, l'une, plus étroite, relevant des avancées techniques, l'autre plus ample et plus diffuse, appartenant au domaine des discours et des représentations.
- 3 L'ouvrage s'inscrit dans les orientations de l'historiographie actuelle par la volonté de tracer une histoire connectée (de fait, les échelles sont variées, articulant plusieurs espaces nationaux, tantôt par un regard surplombant porté sur un corpus large afin de saisir de grandes topiques de l'imaginaire aéronautique, tantôt par le prisme restreint d'une œuvre, d'un événement ou d'une figure autour desquels se tisse un réseau de sens). Il s'agit par ailleurs d'une histoire des représentations sensible aux apports de l'histoire culturelle, attentive à la complexité feuilletée de l'imaginaire, dans la multiplicité des supports (presse, littérature, cinéma, cartes postales, jouets, affiches, timbre-poste, publicités) et des producteurs qui lui donnent forme, et faisant converger diverses approches (sociologie des réseaux, étude de trajectoires individuelles, poétique, histoire de l'art, analyse de différentes sphères discursives – médicale, scientifique, médiatique).
- 4 Le volume se démarque par une solide introduction qui synthétise l'ensemble des travaux sur l'histoire du vol. C'est l'aspect le plus remarquable du travail de Lucbert et de Tison que de s'être attelé à la tâche de rassembler et de commenter des recherches demeurées jusque-là éparses – une situation peu profitable qui a suscité certaines redites dans les travaux antérieurs. La vue d'ensemble proposée, qui offre un panorama très complet de l'historiographie américaine et européenne sur la question², notamment à partir du tournant culturel des trente dernières années, témoigne aussi

de la spécificité de l'objet « aviation » : celui-ci intéresse des chercheurs provenant d'horizons très différents les uns des autres et ne constitue pas, comme les auteurs le rappellent en avant-propos, un véritable domaine de recherche unifié. Mais c'est là aussi ce qui fait sa richesse – à cet égard, il n'est peut-être pas souhaitable que ce champ se constitue véritablement. En effet, les contributions les plus originales du volume sont celles qui *font venir* à l'aviation des éclairages historiographiques croisés, mobilisant d'autres objets et d'autres perspectives, ouvrant des chantiers inédits : on peut citer les contributions d'Anne-Laure Anizan sur le rôle des mathématiciens, physiciens et hommes de science dans la promotion de la technique appliquée, de Stéphane Tison sur l'acculturation de l'aviation dans les pratiques et les discours religieux, ou de Hervé Guillemain sur la prise en charge des pathologies aéronautiques dans la sphère médicale. Ces ouvertures font la démonstration que l'histoire de l'aviation est un de ces objets kaléidoscopiques qui appellent peut-être moins la création d'un champ d'étude à part entière que la rencontre des disciplines.

- 5 On ne peut toutefois passer sous silence certaines contributions plus faibles qui ne se montrent pas aussi informées que le voudrait la synthèse introductive quant aux travaux antérieurs, ou qui s'en tiennent à une récapitulation factuelle, s'écartant de la voie tracée par Lucbert et Tison et échappant aux ambitions de l'ouvrage, comme la volonté de sortir d'une chronologie canonique de l'histoire aéronautique. Néanmoins, l'ensemble est traversé par des lignes fortes qui indiquent des pistes à poursuivre et qui s'inscrivent dans un ensemble de travaux récents sur les imaginaires collectifs. L'ouvrage, même si son spectre paraît un peu plus restreint, car plus resserré sur un imaginaire de l'héroïsme pionnier, s'inscrit dans la continuité de celui qu'ont dirigé Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger³. Tous deux partagent une semblable approche transdisciplinaire d'une culture aérienne déployée sur une longue durée et saisie à la croisée des avancées techniques et des représentations qui la façonnent et la diffusent. Plus largement se trouve également poursuivie une réflexion porteuse sur le processus de construction des figures héroïques, méritocratiques, et des mythologies modernes en culture médiatique⁴. Sur ce plan, un processus dynamique est nettement mis en évidence dans la construction du récit de la conquête de l'air, dans lequel se rencontrent « des figures mythiques antiques » et la « création de mythes neufs » (p. 29). L'imaginaire, saisi à travers les méandres d'un réseau de sens, est ainsi historicisé ; il apparaît comme le produit de « mutations symboliques » (titre de la troisième partie – par lequel les auteurs désignent ce double mouvement de résurgence et de renouvellement d'un fond imaginaire ancien). Les intitulés des deux dernières parties, cependant, laissent place à un impensé sur les catégories par lesquelles saisir l'imaginaire collectif : ainsi la « création des légendes » (quatrième partie) est dévolue aux figures d'aviateurs réels, tandis que les « représentations du mythe de l'aviateur » (cinquième partie) concernent les récits fictionnels (littéraires et cinématographiques), une distinction conceptuelle qui n'est pas commentée. Par ailleurs l'articulation des contributions aurait pu être plus soignée, dans la mesure où l'ensemble ne fait pas l'économie de répétitions contextuelles et de faits bien connus de l'histoire aéronautique. On peut louer cependant le plan général de l'ouvrage qui privilégie une organisation thématique, tout en dessinant une progression chronologique souple accordée à son objet, d'autant que l'une des difficultés de cette approche est de traduire les grandes topiques et les figures de l'imaginaire à la fois sur le plan, synchronique, du répertoire et sur celui, diachronique, de la mise en récit.

NOTES

1. *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination. 1908-1818*, New Haven and London, Yale University Press, 1994.
 2. On pourrait y ajouter la contribution récente d'Alain MONTANDON, *La plume et le ballon*, Paris, éditions Orizons (Universités/Comparaisons), 2014.
 3. *De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne. L'emprise du vol*, Genève, Metis Presses, 2013.
 4. Voir un autre collectif récent : François-Emmanuel BOUCHER, Sylvain DAVID et Maxime PRÉVOST (dir.), *Mythologies du superhéros. Histoire, physiologie, géographie, intermédialités*, Liège, Presses universitaires de Liège (ACME 2), 2014.
-

AUTEURS

MÉLODIE SIMARD-HOUDE

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne – Centre d'histoire du XIX^e siècle