Maryse Lassalle éd., *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité*

Aix-en-provence, Publications de l'Université de Provence, 2005, 269 pages.

Nathalie Roseau

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dht/718>

DOI : 10.4000/dht.718

ISSN : 1775-4194

Éditeur :

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Cnam (CDHTE-Cnam), Société des élèves du CDHTE-Cnam

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2008

Pagination : 215-217

ISBN : 978-2-95-30779-2-6

ISSN : 0417-8726

Référence électronique

Nathalie Roseau, « Maryse Lassalle éd., *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité* », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], 16 | 2^e semestre 2008, mis en ligne le 05 octobre 2010, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/718> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/dht.718>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Maryse Lassalle éd., *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité*

Aix-en-provence, Publications de l'Université de Provence, 2005, 269 pages.

Nathalie Roseau

RÉFÉRENCE

Maryse Lassalle éd., *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité*, Aix-en-provence, Publications de l'Université de Provence, 2005, 269 pages.

- 1 Un colloque organisé en juin 2004 est à l'origine de cet ouvrage dirigé par Maryse Lassalle. Soutenue par l'association « Objectifs Base Dirigeables », cette manifestation s'est proposé d'explorer les enjeux d'un renouveau des dirigeables, en développant plus particulièrement la question des bases terrestres. « A ce navire aérien, il faut évidemment un port », s'exclamait Dupuy de Lôme en 1872. Hangars et bases ont aujourd'hui pratiquement tous disparu en France, alors qu'aux États-Unis, le patrimoine des hangars a été pour partie conservé et qu'en Allemagne, berceau de la firme Zeppelin, plusieurs projets de construction de hangars sont à l'œuvre.
- 2 La publication de cet ouvrage collectif présente tout d'abord l'intérêt de restituer la pluralité des champs de disciplines et d'intérêts actionnés par ces questions : historiques, scientifiques et techniques, sociétaux, architecturaux, ... On reconnaît aussi les signes qui ne trompent pas, d'une passion partagée et toujours vive pour l'invention de la technique aérienne. Il en ressort un ouvrage aux contributions à première vue hétérogènes : savantes et descriptives, techniques et analytiques, témoignages d'expériences ou fiches factuelles, mais c'était la nature même de l'entreprise, que d'associer des mondes divers.
- 3 De l'histoire à la prospective, l'ouvrage présente l'intérêt de montrer combien la longue vue peut nous rapprocher de la réalité. Maryse Lassalle nous rappelle que la firme allemande Zeppelin avait réussi en 1930 à créer un véritable réseau de déplacements

par dirigeable, équipé de bases - étapes dans les différents continents et pays traversés. Le *Graf Zeppelin* fit ainsi le tour du monde plusieurs fois, les vols stationnaires à basse altitude permettant d'apprécier des vues inédites de la planète (pp. 9-10). Le prospectiviste Thierry Gaudin nous rappelle qu'au moment du premier choc pétrolier de 1973, l'Onera imaginait des dirigeables en forme de soucoupe volante, capables, en tout lieu, de soulever et déposer des charges très lourdes (p. 97). On évoquera à nouveau ce mode de transport à l'occasion de l'assemblage de l'Avion A380. Extrapolant, l'auteur évoque d'autres usages possibles : aide aux opérations de secours aux victimes de catastrophes naturelles, observation scientifique de l'évolution des forêts, ou encore transport de maisons construites en usine qui seraient ensuite déposées in situ par dirigeable, faisant ici écho aux projections futuristes d'un Richard Buckminster Fuller qui, dès 1928, imaginait des tours transportées par dirigeable !

- 4 L'ouvrage est structuré selon trois parties. La première propose une perspective historique. Marie Thébaud-Sorger retrace le contexte des essais des frères Montgolfier, évoquant les premiers abris aériens, et l'illustrant de très beaux documents issus du Musée de l'Air et de l'Espace (pp 20-23). Dès 1784, Jean-Baptiste Meusnier de la Place et Jacques-Nicolas Conté imaginent des « tentes » et « abris » pour le vernissage des ballons. Les dimensions exceptionnelles et la nécessité de recourir à de larges portées et ouvertures, conduisent à envisager des structures tendues en textile, redoublant l'écho des ballons qu'elles sont sensées abriter. Ici, le nouvel objet dicte et stimule un renouveau constructif qui atteindra un point d'orgue lors de l'utilisation en 1902, de la Galerie des Machines, récemment inaugurée à l'occasion de l'exposition universelle de 1889, pour abriter le premier dirigeable Lebaudy. Exaltation du verre et de l'acier, immenses tranchées creusées pour s'adapter aux hauteurs variables des aéronefs, éclairages zénithaux, portes coulissantes de grande dimension, la structure, hélas démontée en 1910, fit merveille pour l'accueil et le montage de ces navires volants.
- 5 Maryse Lassalle revient ensuite sur les lieux d'expérimentation et de promotion des aérostats, souvent situés au cœur des villes pour capter les grands publics. La volonté de mettre en spectacle l'envol suscite la création de grands parcs ou la réquisition de lieux idoine pour les grands rassemblements des ballons sphériques. Les Tuileries seront ainsi choisies comme points de départ pour certaines manifestations prestigieuses. En 1908, l'Aéro-Club obtient après Saint-Cloud, un nouveau parc à Issy-Les-Moulineaux. « La région parisienne se structure » (p. 35) avec Henry Deutsch de la Meurthe, fondateur de la Compagnie Générale Transaérienne. Les perspectives dessinées par le réseau embryonnaire pour vols en dirigeables, sont à l'origine touristiques, mais l'entrepreneur envisage également de développer un moyen de transport « rapide », comparable à l'automobile ou au chemin de fer (p. 36). Excursions et panoramas, fêtes et attractions vont contribuer à médiatiser le transport, de même que l'utilisation dans des domaines d'observation scientifique, comme la météorologie, par exemple. Plus largement, c'est le socle d'un transport à inventer qui est en voie de définition, couvrant les champs du droit (de la navigation), de la cartographie, des assurances, des infrastructures.... Le vocabulaire lui-même tâtonne, empruntant à celui du paquebot, avant d'inspirer à son tour celui de l'aviation.
- 6 Philippe Nicodème souligne quant à lui l'importance du contexte militaire dans le développement du plus léger que l'air. La guerre de 1870 et l'occupation prussienne à Paris vont permettre d'exploiter la possibilité de la prise de recul aérienne, permettant l'observation de la situation, l'accompagnement des troupes en mouvement, et la

possibilité d'une évasion hors des frontières dressées par l'occupant. Au lendemain de la guerre, des « parcs de campagne » et des établissements secondaires seront implantés pour permettre le développement de ces instruments d'observation. Les nouvelles places fortes comporteront près de leur noyau central des centres d'aérostation. Conception qui deviendra caduque lors de la guerre de 1914, en raison des progrès de l'artillerie, mais n'enlèvera rien à l'intérêt des dirigeables. Au contraire, l'aérostation militaire sera particulièrement active pendant la grande guerre, favorisant un large déploiement des hangars et des bases. C'est aussi pendant la guerre que la Marine française, qui mène des expériences d'aérostation depuis les années 1880, met en place une véritable infrastructure. Pilotes de direction, mécaniciens, canonnières, mitrailleurs : Thierry Le Roy nous raconte aussi comment se sont constitués les équipages de l'aérostation maritime et quelles étaient leurs missions. Ici, c'est d'abord l'esprit de la Marine qui prévaut. « Un dirigeable prend l'air comme un bateau la mer », se souviendra le commandant de Brossard (p. 79).

- 7 S'attardant sur le patrimoine des hangars, disparus ou encore debout, banales constructions ou splendides monuments architecturaux, la deuxième partie est introduite par deux extraits du livre qu'Alberto Santos-Dumont écrivit en 1904, intitulé *Dans l'air*. Il évoque ici les futures « stations d'aéronefs » à venir, et relate son propre témoignage du site, à l'époque suburbain, de la Folie Saint James à Neuilly où il s'est installé pour mener à bien ses expériences.
- 8 Alain Maguet évoque tout d'abord les grands constructeurs des premiers hangars à dirigeables français. Lossier et Caquot en furent. Avec Nervi, c'est cependant à l'ingénieur Eugène Freyssinet que revient la gloire d'avoir pu édifier l'une des plus étonnantes réalisations architecturales : les hangars d'Orly, aujourd'hui disparus. Les innovations structurelles, la nouveauté des techniques de construction en béton armé, la sensation d'équilibre et d'harmonie que dégage la structure, en font l'une des œuvres d'ingénieurs les plus remarquables. La réalisation suscite des considérations sur l'esthétique comme l'atteste le témoignage de son créateur : « C'est aux hangars d'Orly que le rapprochement entre l'absence d'intention artistique et la puissance des effets obtenus est la plus choquante. [...] Comment une telle émotion, d'ordre uniquement moral, peut-elle naître de la mise en œuvre de moyens mécaniques à des fins exclusivement utilitaires ? ». Une « dispute » s'engage même sur la signification de l'architecture, Auguste Perret au contraire, affirmant, tout en reconnaissant en Freyssinet un « héros de la construction », que ses édifices manquent de trois qualités architecturales : l'harmonie, la proportion et l'échelle, qui qualifient selon lui l'édifice fait pour l'homme (p. 125).
- 9 Ce débat sur les « frontières » de l'architecture est repris par Gérard Monnier qui nous propose de voir ces structures comme des « édifices instruments », c'est-à-dire des bâtiments qui, suivant pas à pas l'évolution rapide et inédite des techniques nouvelles, se placent résolument comme des monuments prototypes (p. 124). De là, l'auteur soulève les difficultés spécifiques auxquelles se confronte le devenir de structures, dont les dimensions exceptionnelles et le faible spectre d'activités possibles pour « remplir » le site, rendent délicats leur maintien en état ou leur reconversion. Dans cette deuxième hypothèse, et à l'exception peut-être des projets muséographiques, la possibilité d'une réversibilité du site vers ses usages premiers, devient également difficile, comme l'atteste le témoignage de John Christopher à

propos des hangars britanniques de Caddington très convoités pour des studios de cinéma (p. 183).

- 10 L'ouvrage évoque alors le cas de trois sites, possédant encore les qualités nécessaires pour abriter à nouveau des dirigeables. Du site de Rochefort, il ne reste que deux vieux hangars pour rappeler la grandeur de l'aérostation maritime. Classé au patrimoine, le site de Montebourg-Ecausseville dans le Cotentin, doit quant à lui faire l'objet d'une restauration partielle et pourrait accueillir un centre de dirigeables. Présenté par Audouin Dollfus, le cas du hangar Y de Chalais-Meudon – témoin du premier déplacement contrôlé d'un engin piloté par les airs, avec le vol du dirigeable *La France* en 1884 – semble le plus prospère. Actuellement en cours de restauration, il fait l'objet d'un projet ambitieux : le futur « Centre européen des ballons et des dirigeables », consacré à l'histoire et à l'actualité de l'aérostation. Il devrait en particulier présenter des objets très précieux – la plupart stockés dans les réserves du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget – tel que l'enveloppe du dirigeable *La France*.
- 11 Dans sa troisième partie, l'ouvrage revient enfin sur quelques projets récents qui témoignent de la vivacité du sujet dans des sphères différentes. Eric Laurent évoque en premier lieu la question de l'énergie. Consommable rare et coûteux, l'hélium était jusqu'à présent perdu après chaque dégonflage de l'enveloppe. Cette contrainte devrait selon lui, être levée si l'on veut pouvoir assurer des vols de quelques heures, dans des conditions économiquement viables. L'auteur propose un dispositif possible de stockage de l'hélium d'un gonflage à l'autre. L'hélium ainsi conservé serait en quelque sorte loué et renouvelé. De son côté, Maryse Lassalle rappelle que, à côté des hangars et bases, de simples pavillons et mâts peuvent servir d'arrimeurs, un camion mobile équipé d'un mât permettant d'amerrir partout.
- 12 Les récits qui suivent font écho au cycle bien connu dans l'aérien de l'invention, associant l'ingénieur-artisan, le constructeur-entrepreneur-pilote,.... Didier Costes nous raconte l'expédition de Mars 1993 du ballon *Zeppy2*, dirigeable biplace. Prévue pour aller des Canaries à la Martinique, elle échoua malencontreusement au large du Cap-Vert (p. 215). Pierre Chabert relate quant à lui, l'expérience de la toute jeune Compagnie des Dirigeables Electriques, petits dirigeables pouvant être abrités sous des hangars transportables, eux-mêmes gonflables. Enfin, des projets de hangars en site vierge – un polder sur le port de commerce de Brest –, dessinés par des étudiants rennais, architectes et ingénieurs, renouent avec l'imaginaire architectural et urbain inspiré de la culture aérienne. Épousant les questions architecturales contemporaines, les projets approfondissent la dimension hors norme d'un objet qui travaille aux limites de l'architecture. Ici, la peau, la forme, la structure de ces bâtiments se dissocient des programmes, qui peuvent être éphémères et fluctuants.
- 13 En explorant l'histoire longue des dirigeables et en suggérant des pistes pour son avenir, l'ouvrage nous propose aussi de voir dans le transport par dirigeables une conception alternative de la mobilité. Ephémère, léger, il suggère d'autres pratiques et appelle à une civilisation de la lenteur. Un seul regret, d'ailleurs partagé par les auteurs du livre. Au-delà des perspectives britanniques évoquées dans le livre, on aurait aimé ouvrir l'horizon aux expériences internationales, américaines et allemandes notamment. L'élargissement des réflexions à l'ensemble de la communauté des passionnés, aurait de quoi stimuler tous ceux qui croient que l'aventure du dirigeable est loin d'être achevée.

AUTEURS

NATHALIE ROSEAU

Université Paris Est, Laboratoire Techniques, Territoires et Société