



**HAL**  
open science

**“ L’“ observatoire volant ” de Camille Flammarion :  
Enjeux médiatiques d’une science récréative ”**

Elsa Courant

► **To cite this version:**

Elsa Courant. “ L’“ observatoire volant ” de Camille Flammarion : Enjeux médiatiques d’une science récréative ”. *Romantisme : la revue du dix-neuvième siècle*, 2022, 197, pp.69-82. hal-03765771v2

**HAL Id: hal-03765771**

**<https://hal.science/hal-03765771v2>**

Submitted on 28 Nov 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**L'« observatoire volant » de Camille Flammarion :  
enjeux médiatiques d'une science récréative<sup>1</sup>  
par Elsa Courant**

*Version manuscrite provisoire acceptée par l'éditeur.*

Pour accéder à l'article définitif : <https://www.cairn.info/revue-romantisme-2022-3-page-69.htm>

Le 30 mai 1867, jour de l'Ascension, l'astronome Camille Flammarion s'envole à bord du ballon *l'Impérial*, aux côtés de l'aéronaute Eugène Godard. Il a 25 ans, et s'est déjà fait connaître du public par deux ouvrages à succès sur la vie extraterrestre et l'astronomie<sup>2</sup>. Lorsqu'il s'élève en ballon pour la première fois, plume en main, il prétend conter aux lecteurs du journal *Le Siècle* les sensations nouvelles découvertes en altitude. Entre 1867 et 1880, il effectuera douze vols aériens, dont un voyage de noces de Paris à Spa, durablement médiatisé. Au milieu d'une véritable ferveur populaire pour les aérostats, vedettes de l'Exposition universelle de 1867, les récits de ses ascensions font l'objet de multiples publications, d'abord sous la forme de chroniques de presse intitulées « Voyages scientifiques en ballon. Journal de bord<sup>3</sup> ». Ces premières relations donneront la trame d'un récit complet de ses vols aériens, récit réédité dans plusieurs ouvrages jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>.

Comme Dupuis-Delcourt ou Nadar avant lui, Flammarion y décrit le bouleversement individuel et collectif qu'engage la découverte de ce nouveau mode de déplacement. Ses récits, qui ne masquent pas les difficultés propres aux nouvelles entreprises scientifiques, montrent comment la navigation aérienne déplace les frontières entre les pratiques savantes et sociales, à mi-chemin de la science, de l'événement médiatique et du sport à sensation<sup>5</sup>. Le trajet du ballon de Flammarion, de la capitale vers les campagnes, et de la France vers la Prusse à la veille de la guerre de 1870, contribue également à dessiner une partition des territoires sous un angle inédit.

Or la couverture médiatique de l'événement, y compris dans ses zones d'ombre, porte la trace d'enjeux intellectuels, politiques et sociaux majeurs dont rendront compte les multiples rééditions des ouvrages de Flammarion. Au nom d'une « aérostation populaire », il entend mettre les « palais aériens<sup>6</sup> » à la portée de tous les lecteurs. L'auteur affronte alors les problématiques qui furent celles

---

<sup>1</sup> Cet article a été rédigé grâce au soutien de la Société Astronomique de France, que nous remercions vivement de nous avoir permis de consulter la correspondance et le Journal de bord de l'auteur aux archives de l'Observatoire de Juvisy.

<sup>2</sup> Camille Flammarion, *La Pluralité des mondes habités*, Paris, Mallet-Bachelier, 1862 ; *id.*, *Les Merveilles célestes, lectures du soir*, Paris, Hachette, 1865. Ce dernier livre fait l'objet d'une réédition en 1867, annoncée par la *Bibliographie de la France* le 16 février (Paris, Cercle de la librairie, p. 73), deux mois avant son premier vol.

<sup>3</sup> Camille Flammarion, « Voyages scientifiques en ballon. Journal de bord » (VSB), *Le Siècle*, « Partie littéraire », Paris, 1867, numéros des 11, 12, 26 et 30 juin ; 6, 7, 15 et 16 juillet ; 21 et 22 août, n.p.

<sup>4</sup> Les voyages aériens de Flammarion sont racontés, publiés et réédités de son vivant dans : *Navigation aérienne et voyages en ballon, conférence faite à l'Association polytechnique*, Beauvais, D. Père, 1868 ; *Études météorologiques faites en ballon*, s.e., 1868 ; *Voyages aériens (VA)*, Paris, Hachette et C<sup>ie</sup>, 1870, avec James Glaisher, Wilfrid de Fonvielle et Gaston Tissandier ; *De Paris à Vaucouleurs à vol d'oiseau, relation d'un voyage scientifique en ballon*, Paris, Gauthier-Villars, 1873, avec Charles Boissay ; *[Mes] Voyages aériens ; impressions et études ; journal de bord de douze voyages scientifiques en ballon*, Paris, E. Flammarion, 1881 [1905, 1911] ; *Voyages en ballon (VB)*, Paris, E. Flammarion, 1881 [1889], comprenant trois nouveaux vols, dont le voyage de noces. Flammarion évoque aussi ses expériences aérostatiques personnelles dans *Les Ballons et les voyages aériens*, Paris, Hachette, 1867 [1869, 1874, 1881], sous le pseudonyme de Fulgence Marion ; *L'Atmosphère, météorologie populaire* (Paris, Hachette, 1872 [1873, 1888, 1905, 1911]) et les *Mémoires biographiques et philosophiques d'un astronome* (Paris, Flammarion, 1911, en particulier p. 376-390).

<sup>5</sup> Pour une histoire générale de l'aérostation, abordant la porosité des pratiques savantes et populaires du vol en ballon, voir Luc Robène, *L'Homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Paris, L'Harmattan, 1998, 2 t., et Marie Thébaud-Sorger, *Une histoire des ballons. Invention, culture matérielle et imaginaire, 1783-1909*, Paris, Éditions du patrimoine, 2010.

<sup>6</sup> VB, p. 222.

de toute sa vie d'écrivain et d'astronome, en particulier la tension entre expérience scientifique et récréation savante, entre sérieux et attrait du public.

En nous appuyant sur ses récits de voyages aériens, mais aussi ceux écrits par ses émules ou ses rivaux dans la presse notamment entre 1867 et 1880, nous entendons montrer combien ces voyages et leur couverture médiatique portent la trace des enjeux politiques et sociaux d'une « aérostation populaire ».

## I. Un Journal de bord à la portée du public : état des lieux d'une expérience médiatique

« Ainsi se termine cette première série de voyages scientifiques en ballon, la seule qui ait jamais été faite en France<sup>7</sup>. »

Ces mots concluent la série de sept voyages aériens racontés par Flammarion dans *Le Siècle*<sup>8</sup>.

Contrairement à ce qu'il affirme, il existe déjà depuis plusieurs décennies, sinon une tradition, du moins une pratique du récit aérostatique, en France comme à l'étranger<sup>9</sup>. Trente ans plus tôt, l'ingénieur-aéronaute Dupuis-Delcourt, fondateur de la *Société Aérostatique de France*, s'était chargé d'un conséquent *Manuel d'aérostation* pour les Encyclopédies Roret, qui comprenait quantité d'anecdotes rapportées dans un style attrayant<sup>10</sup>. De son côté, Jules Verne faisait paraître un premier texte sur les vols aériens, préfigurant son roman à succès, *Cinq semaines en ballon*<sup>11</sup>. Un peu plus tard, Nadar publiait les *Mémoires du Géant*<sup>12</sup>, dans lesquels il rapportait ses ascensions sur un ton personnel. Il venait d'ailleurs de fonder, en 1863, un périodique intitulé *L'Aéronaute*, entièrement consacré à l'aérostation.

Mais il est remarquable que *Le Siècle*, journal populaire de grande ampleur médiatique, publie les récits aérostatiques de Flammarion sur le mode de la chronique d'actualité. Ses « Voyages scientifiques en ballon » sont d'abord situés en « rez-de-chaussée », dans la « partie littéraire » du journal, qui accueille généralement des romans-feuilletons, des revues musicales et des chroniques consacrées au « Tout Paris<sup>13</sup> ». L'inscription de ses relations de voyage dans une rubrique dédiée au divertissement des lecteurs leur donne une forte visibilité, en imposant des contraintes qui modèlent pour longtemps le style des récits aérostatiques de Flammarion. Les modèles antérieurs de narrations de voyages aériens véhiculent également des codes d'écriture, que l'astronome reprend à son compte lorsqu'il met en valeur l'esprit de découverte et d'aventure dans ses propres récits. Dès le premier texte paru le 11 juin 1867, il met à distance la dimension savante de son expérience. Bien qu'elle en soit l'une des motivations majeures, elle est peu adaptée au public auquel s'adressent ses chroniques :

« Nos observations scientifiques seront consignées en des mémoires spéciaux<sup>14</sup>. Mais il est un aspect de nos voyages aériens qui nous paraît essentiellement populaire et susceptible d'intéresser l'attention d'un grand nombre. Ce sont les impressions spontanées produites sur l'homme isolé de la terre, et les remarques que nous pouvons faire sur les phénomènes généraux. C'est ce récit que nous nous proposons de relater après chaque voyage. »

---

<sup>7</sup> VSB, 22 août 1867.

<sup>8</sup> Il était initialement prévu un ensemble de 8 chroniques, mais la 7<sup>e</sup> fut remplacée par des nouvelles politiques.

<sup>9</sup> Sur l'histoire du vol en ballon à l'échelle internationale, voir Richard Holmes, *Falling Upwards. How We Took to the Air*, Londres, HarperCollins Publishers, 2013.

<sup>10</sup> Jean-François Dupuis-Delcourt, *Nouveau manuel complet d'aérostation ou Guide pour servir à l'histoire et à la pratique des ballons*, Paris, Robert, 1850. Voir par exemple le passage consacré à l'aéronaute Blanchard et à la mort tragique de son épouse (p. 20-22, p. 173-179).

<sup>11</sup> Jules Verne, *Un voyage en ballon, réponse à l'Énigme de Juillet*, [in] *Musée des familles, lectures du soir*, Paris, t. 18, août 1851 ; *id.*, *Cinq semaines en ballon, voyage de découvertes en Afrique par trois Anglais, rédigé sur les notes du docteur Fergusson*, Paris, Hetzel, 1863.

<sup>12</sup> Nadar, *Mémoires du Géant : à terre et en l'air !* Paris, Dentu, 1864.

<sup>13</sup> Voir Fabien Locher, « De nouveaux territoires pour la science. Les *Voyages aériens* de Camille Flammarion », *Sociétés et Représentations*, 2006/1, n° 21, p. 158. Ajoutons que la description faite par *Le Siècle* sous le titre de « partie littéraire » désigne le style de ces chroniques, plus que leur contenu.

<sup>14</sup> Ses observations sont présentées dans une conférence sur *La Navigation aérienne (ouvr. cit., 1868)* faite à l'association Polytechnique.

Le motif d'une écriture sur le vif d'« impressions de voyage<sup>15</sup> », livrées sans fard à ses lecteurs, constitue un fil rouge de ces récits, qui perdure au-delà de la chronique journalistique. Dans la préface des *Voyages en ballon*, qui en sont la dernière version, Flammarion prend le soin de préciser :

« Certaines pages ont été crayonnées sur mon JOURNAL DE BORD, dans la nacelle même, au milieu des nuages, dans l'air limpide, soit pendant le jour, soit à la clarté de la lune, soit même pendant la nuit profonde, quelquefois au sein d'un air calme et immobile, quelquefois dans l'orage et dans le vent des tempêtes. J'ai préféré cependant ne point les retoucher, afin de leur laisser précisément l'originalité qui les a caractérisées<sup>16</sup> [...]. »

Parus dans *Le Siècle* avec un décalage de quelques semaines à seulement quelques jours des vols réalisés, le titre même de ces reportages<sup>17</sup> prétendument extraits d'un « Journal de bord » leur confère une grande crédibilité, en faisant du public le dépositaire d'un rare témoignage. En effet, la posture d'écrivain choisie par l'astronome est fondée sur la mise en scène d'un dialogue direct avec le public, lecteur et spectateur de ses vols aériens, comme en témoignent ses articles et sa correspondance.

## II. L'aérostation populaire de Flammarion : une science participative

Les récits se signalent d'abord par une autre perception des paysages familiers à ses lecteurs. La verticalité du regard, les sensations inédites, font l'objet de nombreux développements qui renforcent la vraisemblance du témoignage. L'émerveillement, le silence, l'apparente immobilité, les paysages vus d'en haut en sont des leitmotifs<sup>18</sup>. Le regard perpendiculaire donne également accès à de nouveaux points de vue et de nouvelles perceptions. Dans les *Voyages en ballon*, les campagnes vallonnées sont « aplanies par la hauteur dominante de [leur] observatoire », tandis que « la vue, l'odorat, l'ouïe » semblent « élevés ici à leur seconde puissance ». Mais le surplomb favorise aussi une vision critique des progrès techniques. Le survol d'une locomotive lors du second voyage inspire à Flammarion la réflexion suivante :

« [L]a lourde machine jette des cris sourds, le roulement des wagons sur les rails produit un bruit infernal. [...] Ce convoi a l'air d'une chenille qui se consume en une rage inutile. »

Sous la plume de l'astronome, le plaisir du regard vertical rejoint une interprétation axiologique de l'espace, tributaire de l'opposition topique entre terre et ciel. Évoquant les « conditions toutes spéciales de jouissance » dans lesquelles sont placés les sens en altitude au sein d'une nacelle, il demande : « À quelle époque l'homme cessera-t-il enfin de ramper dans ces bas-fonds pour vivre ici dans l'azur et dans la paix du ciel ? »<sup>19</sup>

Ajoutons que du point de vue de l'écriture, la description sensorielle de l'envol motive le choix du style de la chronique, envisagée comme un partage d'expérience, et conservée dans ses récits de vols ultérieurs. Flammarion suppose en effet que ses narrations peuvent se substituer à l'expérience même du vol :

« Les personnes qui ne sont pas encore montées en ballon pourront, après la lecture de ces pages, s'imaginer facilement avoir voyagé dans les airs sans avoir couru aucun danger ; elles pourront se former une idée des spectacles sublimes qui se développent dans les hauteurs aériennes, de la variété des aspects offerts par notre planète à ceux qui la regardent d'en haut, et des curiosités inattendues qui se révèlent aux yeux émerveillés de l'aéronaute<sup>20</sup>. »

---

<sup>15</sup> VB, p. 9

<sup>16</sup> *Ibid.*, 10-11.

<sup>17</sup> Selon Alain Rey, le mot est employé dès 1865 (*Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2019, p. 3188).

<sup>18</sup> Alain Montandon, *La Plume et le ballon*, Paris, Éditions Orizons, coll. « Universités/Comparaisons », 2014 ; Fabien Locher, « De nouveaux territoires pour la science [...] », *art. cit.*

<sup>19</sup> VB, p. 36.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 11.

Son récit répond aussi par avance à la curiosité des lecteurs à grand renfort de détails concrets et savoureux. Dans le cadre limité des articles du *Siècle*, Flammarion indique comment, dans un vol de nuit, il parvient à poursuivre la lecture de ses instruments de mesure grâce à « une petite sphère de cristal habitée par des vers luisants<sup>21</sup> ». Lors du premier voyage, il mentionne « le rare plaisir d'un petit goûter de fantaisie accompagnée d'un généreux vin de Hongrie<sup>22</sup> ».

Mais ses chroniques font plus que populariser une expérience. Elles retracent aussi des rencontres directes avec le public, parfois relayées par la presse locale. Par ce moyen, la description des provinces de France traversées par l'aérostat souligne les frontières d'une partition sociale entre des populations ouvertes à l'idée de progrès incarnée par le ballon, et d'autres plus hostiles.

Flammarion raconte, par exemple, comment une escale à Barbizon provoque une véritable manifestation populaire. Des artistes se pressent pour immortaliser l'événement, quand « les dames en villégiature », « fort désireuses de ressentir quelle émotion on éprouve en aérostat », sont enlevées par Godard en ballon captif<sup>23</sup>. À ce sujet, la correspondance de Flammarion donne un aperçu de l'ampleur médiatique immédiate de ces récits. L'épisode du vol captif pour le plaisir des dames a lieu lors du second trajet, le 9 juin 1867. Les relations de voyage de l'astronome commencent à paraître les 11 et 12 juin. Or dès le 15 juin, Flammarion reçoit la lettre d'un époux embarrassé qui le conjure « de vouloir bien ne point mettre [leur] nom dans [son] prochain article », par peur du qu'en-dira-t-on<sup>24</sup>.

Mais la correspondance relative à ses chroniques est généralement chaleureuse. Certains lecteurs le félicitent de son intrépidité ; d'autres lui demandent de les emmener avec lui ou de faire une démonstration à l'occasion d'une conférence ; enfin, une lettre soumet à son appréciation un système visant à construire un ballon dirigeable entièrement métallique et mû par la vapeur à la façon d'une locomotive aérienne<sup>25</sup>. Après la parution des *Voyages aériens*, Flammarion trouve même d'enthousiastes lecteurs jusqu'en Algérie, d'où un amateur lui écrit son regret de ne pouvoir « se procurer un appareil de ce genre<sup>26</sup> ».

Mais dans d'autres cas, le ballon provoque l'hostilité ou la peur. Ainsi, les voyageurs auraient été mal accueillis par des paysans à la fin de leur troisième voyage, lors d'une descente vers Lamotte-Beuvron :

« Mais voici que des enfants gardant les troupeaux, et des femmes aux champs jettent des cris lamentables, et, levant les mains vers le ciel, s'enfuient épouvantés. [...] C'est le diable ! Le diable !... En vérité, nous ne nous expliquons pas de pareilles superstitions à notre époque<sup>27</sup>. »

Prenant à son compte un stéréotype répandu sur l'obscurantisme des campagnes, le récit du vol aérien encourage ainsi un regard discriminant, parisien et bourgeois, sur les territoires de France, en faisant communauté avec des lecteurs dont il intègre les réactions dans ses articles d'une semaine à l'autre, dans une démarche de participation, au-delà même de la popularisation<sup>28</sup>. Il répond ainsi au courrier d'un « médecin d'Issoudun » qui lui demande « à quelle hauteur se rencontre le premier courant d'air frais au-dessus de Paris » dans la chronique du 30 juin 1867. Lorsque les nouvelles

---

<sup>21</sup> VSB, 16 juillet 1867.

<sup>22</sup> Art. cit., 12 juin 1867.

<sup>23</sup> Art. cit., 26 juin 1867.

<sup>24</sup> Lettre de L\*\*\*\* de Champvallier à Camille Flammarion, le 15 juin 1867 (Archives départementales de l'Essonne, Mss 1MI/534). Cette réaction semble illustrer les préjugés libertins associés à l'envol aérien des femmes. Voir Alain Montandon, *La Plume et le ballon, ouvr. cit.*, p. 52-58.

<sup>25</sup> Voir la lettre du Dr Koenig du 26 juin 1867 (*ibid.*), qui réclame une place dans la nacelle pour étudier le « *mal de l'air* » au nom de leurs expériences spirites communes ; ou celle du 14 juillet 1869, signée par un certain Alexandre Fouqué, domicilié à Sartilly, qui propose de construire un ballon « dont la charpente serait faite avec des cercles en acier », et mû par une hélice activée par la vapeur.

<sup>26</sup> Lettre de Prévalet, négociant, du 26 octobre 1874, *ibid.*

<sup>27</sup> VSB, 30 juin 1867.

<sup>28</sup> Bernadette Bensaude-Vincent considère d'ailleurs que Flammarion va au-delà de la science populaire selon la formule d'Auguste Comte, en supposant une « continuité entre science et opinion » (*L'Opinion publique et la science*, Paris, La Découverte, 2000, p. 77).

politiques viennent remplacer le récit de son septième voyage, il apostrophe avec humour son lecteur impatient :

« Si les grands journaux politiques ne se devaient pas avant tout aux affaires de l'État [...] ; si nous avions atteint l'ère de perfection rêvée par Mahomet, où les quatrièmes pages ne seraient plus couvertes d'annonces [...] ; si notre siècle était parfait, en un mot, j'aurais eu le plaisir, cher lecteur, de répondre depuis longtemps à vos réclamations relatives à mon septième et à mon huitième voyage aérostatique<sup>29</sup>. »

Ce type de remarques, inscrites dans une actualité immédiate, disparaissent des éditions ultérieures. Mais Flammarion n'en garde pas moins dans les récits des *Voyages aériens*, puis dans les *Voyages en ballon*, un ton de la conversation marqué par les apostrophes, les traits d'humour et l'ironie. Il réservera le style du reportage aux écrits autobiographiques dans ses *Voyages* et ses *Mémoires*, entre science populaire et récit de soi. Or les anecdotes et commentaires personnels viennent agrémenter des résumés d'observations sur l'évolution de l'hygrométrie, le phénomène de l'anthélie ou le déplacement de l'aérostat, sans qu'on puisse déterminer ce qui l'emporte du pittoresque ou de la science. En ce sens, ces récits manifestent le paradoxe d'une aérostation populaire aux ambitions savantes.

### III. Le paradoxe d'une science récréative

Lorsque Flammarion affirme avoir écrit « la seule [série de voyages scientifiques en ballon] qui ait jamais été faite en France » — formule vaniteuse qu'il supprimera plus tard, cette prétention se justifiait à ses yeux par un phénomène bien réel, souligné par les historiens de l'aérostation : le surprenant désintérêt de la science météorologique pour la pratique du vol aérien, pourtant tout indiquée dans l'étude des courants atmosphériques<sup>30</sup>. On explique ce paradoxe par la séparation installée entre une pratique festive et foraine du vol en ballon considéré comme un spectacle populaire, et l'idée d'une aérostation savante uniquement tournée vers le progrès technique et scientifique<sup>31</sup>. Or les voyages de Flammarion, mettant l'aérostation populaire au service de la météorologie, sont au croisement de ces deux pratiques.

C'est d'ailleurs pour observer les courants aériens que Flammarion rejoint la *Société Aérostatique de France*, qui, selon ses dires, le nomme aussitôt président. Cette société ne disposant pas d'aérostat, il s'entête auprès du maréchal Vaillant pour réclamer l'usage du ballon impérial, inutilement construit pour la guerre d'Italie en 1859, et consigné depuis lors au garde-meuble<sup>32</sup>. Dans ses récits, Flammarion adopte alors un *ethos* compétent, par le titre de ses chroniques, en précisant les instruments de mesure qu'il emporte, en publiant des chiffres dans la presse — mais sous prétexte qu'on les lui réclame<sup>33</sup>. Entre les chroniques du *Siècle* (1867) et les *Voyages aériens* (1870), il revoit profondément son texte en ajoutant de nombreuses données scientifiques. La plupart d'entre elles disparaîtront des *Voyages en ballon* (1889), qui renouent avec le style anecdotique des premières chroniques, les observations plus sérieuses ayant été consignées dans *L'Atmosphère*<sup>34</sup> (1872).

Mais dans la conduite même des récits, il adopte souvent une posture de savant dévoué aux progrès de la science, par opposition à l'aéronaute qui prend en charge les aspects techniques du vol en ballon. Lorsqu'ils atteignent une altitude jamais atteinte par Godard, ce dernier choisit de redescendre contre l'avis de l'astronome : « voici qu'il me refusa l'obéissance, sa main perfide se suspendit à la corde

<sup>29</sup> VSB, 21 août 1867.

<sup>30</sup> « [I]l est surprenant que des voyages si faciles et si agréables [...] n'aient pas encore été appliqués d'une manière suivie à l'étude directe de la météorologie, de cette science [...] qui cependant n'est pas encore fondée. » Camille Flammarion, « Voyages scientifiques en ballon [...] », *art. cit.*, 22 août 1867.

<sup>31</sup> Luc Robène, *L'Homme à la conquête de l'air [...]*, *ouvr. cit.*

<sup>32</sup> Les circonstances de cet épisode sont racontées dans les *Mémoires [...]* de Flammarion (*ouvr. cit.*, p. 369-373).

<sup>33</sup> VSB, 22 août 1867.

<sup>34</sup> Voir par exemple dans les VA la note 1 p. 173 sur le calcul du poids que peut enlever un ballon selon son diamètre ; les observations chiffrées sur la vitesse du vent selon l'altitude (*ibid.*, p. 201) ; ou encore le long développement sur la controverse du « plus lourd que l'air » (*ibid.*, p. 249-261), tous disparus des *Voyages en ballon* comme bien d'autres données du même type.

de la soupape<sup>35</sup> ! » Dans les « Voyages », l'aventure semble ainsi motivée par l'ambition de repousser les limites du savoir et de faire des découvertes qui, en retour, pourraient conférer une crédibilité nouvelle au véhicule aérostatique<sup>36</sup>.

Mais on ne peut écarter la dimension récréative du vol en ballon, qui transparaît dans de nombreux passages. Lorsque Flammarion rapporte l'origine de son projet dans les *Mémoires*, il reconnaît sans ambages : « En cette année 1867, je fus pris avec véhémence du désir de m'élever en ballon<sup>37</sup> ». Dans les « Voyages », ses premières observations rapportent l'indescriptible extase qui s'empare de lui en altitude<sup>38</sup>. Le choix d'effectuer son voyage de noces en ballon, de Paris à Spa le 28 août 1874, se justifie mal par l'ambition savante qu'il affiche. La presse fera ses choux gras de cette expérience, dont Mme Flammarion apparaîtra pour longtemps comme la véritable héroïne<sup>39</sup>.

Comme le confirme cette expérience postérieure aux premières chroniques, le ton de ces récits joue sur la frontière entre divertissement et posture savante, une ambivalence fréquemment rencontrée dans les récits de voyages aériens, qu'ils soient réels ou fictifs<sup>40</sup>. Or c'est justement sur le terrain du crédit symbolique attribué au savant que se jouent de petites batailles médiatiques sur trois terrains : la réussite du vol, la dirigeabilité du ballon, et l'authenticité du témoignage.

#### IV. Rivalités techniques et savantes

Ces « Voyages » sont d'abord une prouesse, par la réussite de nombreux vols couvrant de longues distances en un temps record, sans les inconvénients du bruit de la locomotive<sup>41</sup>. Pour l'un d'entre eux, la presse souligne la concurrence entre deux vols simultanés : l'*Impérial* de Flammarion et Godard s'envole de l'Hippodrome (actuelle place de l'Étoile), et *Le Géant* de Nadar, de la place des Invalides. L'affrontement a été annoncé dans les journaux<sup>42</sup>. Mais *Le Géant* peine à s'élever, quand *L'Impérial* part sans encombre. Dans la première version de ses voyages, Flammarion ne résiste pas au plaisir de la raillerie :

« En passant au-dessus du Trocadéro et de l'Exposition, nous entendîmes avec un certain plaisir les acclamations de la foule, qui comparait alors notre esquif aérien à celui des Invalides. J'aurai la générosité de ne pas reproduire le résultat de cette comparaison. Je dirai seulement que, de là-haut, j'ai pris le dessin du *Géant* et de la manœuvre à l'heure où nous naviguions sous le plafond des nuages et où celui-ci rasait le sol, et que je garde ces documents comme contraste avec les articles qui furent envoyés le lendemain aux journaux de Paris<sup>43</sup>. »

Mais d'une version à l'autre, le résumé de cette expérience se fait plus consensuel, au prix d'une certaine mauvaise foi. Dans les *Voyages aériens* (1870), toute allusion à ces dessins disparaît au profit d'une sage mise en garde :

« Cher lecteur, n'ambitionnez jamais la prétendue gloire de voir votre nom jeté aux quatre vents du ciel par les "grands journaux de Paris". Prenez soin au contraire d'empêcher vous-même tant de bruit indiscret sur votre personne. Car il y a, autour de toute renommée nouvelle, des frelons enflés par la jalousie, qui s'empressent de la dénaturer, et dont le bourdonnement ne pourra manquer de vous être insipide si vous aimez la tranquillité<sup>44</sup>. »

<sup>35</sup> VSB, 30 juin 1867.

<sup>36</sup> Voir Fabien Locher, « De nouveaux territoires pour la science [...] », *art. cit.*

<sup>37</sup> Camille Flammarion, *Mémoires [...]*, *ouvr. cit.*, p. 369.

<sup>38</sup> « Nulle description ne saurait rendre la merveilleuse magnificence d'un tel panorama. » VSB, 11 juin 1867.

<sup>39</sup> Les journaux de tous types relayeront longtemps ce voyage comme l'une des anecdotes marquantes du XIX<sup>e</sup> siècle. Voir *Le Gaulois*, 31 août 1874 ; *La Liberté*, 7 septembre 1874 ; *Le Vélocipède*, 12 septembre 1874 ; *La Fronde*, 10 août 1901 ; *La Dépêche de Brest*, 24 août 1919 ; *L'Écho d'Alger*, 2 octobre 1931 ; etc.

<sup>40</sup> Nadar, *Mémoires du Géant [...]*, *ouvr. cit.* ; Jules Verne, *Un voyage en ballon [...]*, *ouvr. cit.*

<sup>41</sup> VSB, 26 juin 1867.

<sup>42</sup> *Le Constitutionnel*, Paris, 22 juin 1867, n.p.

<sup>43</sup> Contrairement à ce que Flammarion laisse penser, le croquis réalisé dans la nacelle et qui figure dans son « Journal de bord » est une illustration neutre qui n'a rien de caricatural. **[FIGURE 1]**

<sup>44</sup> VA, p. 224.

Ce passage disparaît finalement des *Voyages en ballon*, qui imputent aux seuls journaux l'invention d'une rivalité entre le *Géant* et l'*Impérial* — en réalité fort lucrative, pour les uns et les autres.

Flammarion met aussi en avant, au prix de quelques distorsions, le progrès dont témoigneraient ses voyages vers une dirigeabilité du vol aérien. Dans la bataille pour la défense d'une utilité de l'aérostation, la question du contrôle des trajectoires est alors un enjeu essentiel<sup>45</sup>. L'impossibilité de maîtriser la direction des aérostats à cette époque explique d'ailleurs en partie le relatif désintérêt du corps militaire pour ce moyen de transport, dont l'intérêt stratégique est pourtant considérable. Or les *Voyages aériens* (1870) sont illustrés de gravures et de cartes qui éloignent l'idée d'une trajectoire aléatoire. La représentation visuelle du déplacement du ballon de Flammarion, de l'envol à l'atterrissage, montre toujours une belle « Ligne Aérienne », courbe ou quasiment droite, donnant au lecteur la sensation d'un voyage assez direct vers la destination finale. Mais lorsqu'on retrace étape par étape sa véritable trajectoire, la réalité semble moins linéaire. Le sixième voyage de Paris à La Rochefoucauld, par exemple, représenté dans les *Voyages aériens* par une discrète parabole, gomme absolument la circonvolution provoquée par des vents contraires qui forcent les aéronautes à rebrousser chemin autour de Montigny [FIGURE 2]<sup>46</sup>.

Les *Voyages en ballon* seront plus modestes. Flammarion y reconnaît avec humour avoir passé pas moins de quatre heures à tourner autour de Paris, au départ de son voyage de noces<sup>47</sup>. Le douzième et dernier voyage, ultérieur aux *Voyages aériens*, se clôt par un commentaire philosophe : « on sait toujours où l'on est, et dans quelle direction on marche, et l'on descend généralement où l'on veut. [...] C'est là [...] l'image de la vie : chacun de nous est-il autre chose qu'un aérostat vivant, porté par les vents changeants de la destinée<sup>48</sup> [...] ? »

Mais les vantardises de Flammarion ont peut-être exaspéré ses rivaux. Théophile Maurand, archiviste de la *Société Aéronautique*, dans un compte-rendu des *Voyages aériens*, accuse l'astronome d'avoir « emprunt[é] des chapitres entiers sans les citer » au *Manuel d'aérostation* de Dupuis-Delcourt et aux *Mémoires du Géant* de Nadar. Il ajoute que Flammarion aurait été « rayé des listes de la Société aéronautique » et déchu de son titre de président en raison d'un désaccord au sujet du ballon l'*Aigle*, construit par Eugène Godard<sup>49</sup>. Mais l'accusation de plagiat ne tient pas vraiment. La comparaison entre les *Voyages aériens* et les ouvrages de Dupuis-Delcourt et Nadar ne révèle que quelques similitudes, concernant des explications techniques que Flammarion rapporte à leurs auteurs, ou des anecdotes tirées du fonds commun d'une culture populaire de l'aérostation<sup>50</sup>.

Quant à l'affaire de la radiation, on n'en trouve nulle trace dans les sources que nous avons pu consulter. Néanmoins, l'article isolé de Maurand confirme les profondes rivalités qui structuraient le monde de l'aérostation<sup>51</sup>. Flammarion, dans ses *Mémoires*, est lui aussi sévère pour la Société, dans laquelle il siègea pourtant ponctuellement, passé ce conflit<sup>52</sup>. Les réécritures de ses voyages, par leurs reformulations et leurs silences, montrent bien la trace d'enjeux politiques.

---

<sup>45</sup> Voir encore Luc Robène, *L'Homme à la conquête de l'air [...], ouvr. cit.*, et Fabien Locher, « De nouveaux territoires pour la science [...] », *art. cit.*

<sup>46</sup> La comparaison pour chacun des trajets est possible en consultant le portail virtuel de la SAF consacré à Flammarion, sur lequel nous avons établi une cartographie précise de tous les voyages. Elsa Courant, « Aérostation », <https://saf-astronomie.fr/portail-camille-flammarion-aerostation/>, mise en ligne le 8 nov. 2021.

<sup>47</sup> *VB*, p. 214.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 243.

<sup>49</sup> Théophile Maurand, « Les Voyages aériens » [in] *L'Aéronaute*, janv. 1870, p. 15-16.

<sup>50</sup> Le seul détail troublant concerne l'épisode de l'atterrissage à Barbizon au milieu des cris de paysans épouvantés criant au diable. On trouve un récit semblable dans le *Manuel* de Dupuis-Delcourt au sujet de Blanchard (*ouvr. cit.*, p. 33) et le *Journal de bord* de Flammarion ne mentionne qu'« un enfant aux champs [qui] jette des cris de peur ». L'astronome peut avoir grossi cet épisode pour flatter le lecteur parisien du *Siècle*, qu'il juge éclairé et libre-penseur. Mais la comparaison entre les ouvrages de Flammarion et ceux de Dupuis-Delcourt ou Nadar, réalisée à l'aide du logiciel d'extraction de réutilisations *Phoebus* (Obvil) ne confirme en rien l'accusation massive de Maurand.

<sup>51</sup> Sur la rivalité entre aéronautes, voir l'ouvrage de Luc Robène (*L'Homme à la conquête de l'air [...], ouvr. cit.*, t. II p. 12-19), que nous remercions pour les échanges que nous avons eus au sujet de cet épisode.

<sup>52</sup> Compte-rendu de séance de la *Société Française de Navigation Aérienne* du 23 nov. 1899, [in] *L'Aéronaute*, déc. 1899, n° 12, p. 271.



## V. L'Empereur, la Prusse et Victor Hugo. L'aérostation libre-penseuse

Tout semble indiquer que l'astronome, mû par l'unique désir de monter en ballon, n'a pas seulement songé à l'idée de se compromettre avec l'Empire en louvoyant dans les sphères du pouvoir pour obtenir l'aérostat de Napoléon III<sup>53</sup>. Or si l'on ne peut dire qu'il s'en cache dans les divers *Voyages* comme dans ses *Mémoires*, la comparaison des *Voyages aériens* et des *Voyages en ballon* montre des reformulations révélatrices. Ainsi, les *Voyages aériens* font d'Eugène Godard « [l]'aéronaute de l'Empereur », quand les *Voyages en ballon* se contentent de le nommer. De même, le « ministre de la maison de l'Empereur » qui leur confie le ballon devient simplement, dans la seconde version, « [l]e maréchal Vaillant, alors ministre »<sup>54</sup>. Passée la défaite de Sedan, Flammarion aurait-il souhaité estomper des circonstances de son envol une sorte de compromission avec l'Empire ? De fait, ses récits de vols aériens ne font pas l'apologie d'une utilisation militaire de l'aérostat, qui, au même titre que l'astronomie, élèverait l'âme :

« Quelle paix et quelle richesse ! Qui oserait croire que, dans une résidence aussi belle, l'homme vit dans le dédain et l'ignorance de ces splendeurs, et que ce parasite a mis tous ses efforts à faire naître la guerre et le mal sur le sein de la beauté et de l'amour<sup>55</sup> ? »

Autre silence, dans les *Voyages en ballon*, sur le siège de Paris. On sait que des aéronautes qui avaient été ses rivaux en 1867, comme Wilfrid de Fonvielle, prennent alors le ciel pour tenter de rejoindre ou de quitter Paris. Flammarion, de son côté, n'ose pas même tenter la fuite en ballon que lui propose le colonel Laussedat, militaire et astronome ayant organisé « le service des ballons du siège » aux côtés des frères Godard, par crainte que des vents contraires ne l'emportent sur la mer<sup>56</sup>.

Quant à la Prusse, où il s'était rendu lors de son huitième voyage en ballon le 14 juillet 1867, il en garde un excellent souvenir, et vante l'hospitalité des habitants de Cologne qui « transform[èrent] en place de fête » le lieu de son atterrissage. Il en profite pour rétablir la vérité sur un épisode, inventé de toute pièce par la presse,

« l'histoire de deux gendarmes prussiens qui seraient venus par ordre de la police visiter la nacelle, et dont l'un aurait été emporté dans le ballon (dont il enlevait les pierres) jusqu'en Hollande<sup>57</sup>. »

On lit en effet, dans le *Figaro* du 23 juillet 1867, une histoire fort germanophobe, présentant d'abord les aéronautes « reçus avec des marques de défiance », une population « criant aux espions », puis « deux allemands de mauvaise tête [...] excités par la boisson » qui auraient fait venir deux agents de police dont la bêtise fit emporter l'un d'eux jusqu'au Zuiderzee où il aurait été repêché, « plus mort que vif ». Et le journal de commenter cette histoire, reproduite « sous toutes réserves » : « quand ce ne serait après tout qu'un roman, il est drôle<sup>58</sup>. » Flammarion dément avec vigueur une telle version des faits.

On le voit, les premiers récits de voyages aériens de Flammarion connurent rapidement un succès qui le prêtait aux critiques, aux rumeurs et aux fantasmes. Personne, semble-t-il, ne s'avisa de soulever l'espèce de contradiction qui poussait le jeune astronome à citer « Plein ciel » ou *Les Contemplations* de Victor Hugo pour illustrer des voyages effectués à bord de l'*Impérial*, ballon de

---

<sup>53</sup> Camille Flammarion, *Mémoires [...]*, *ouvr. cit.*, p. 370-373. Lorsque Flammarion publie la dernière mouture de ses *Voyages en ballon* (1889), la victoire du camp républicain est acquise et l'Empire, dont les débuts et la chute sont marqués par un coup d'État et une défaite militaire, peut apparaître comme un repoussoir, *a fortiori* pour un admirateur de Victor Hugo.

<sup>54</sup> VA, p. 155 et 157 et VB, p. 4 et 8.

<sup>55</sup> VSB, 26 juin 1867. Voir aussi l'article du 22 août 1867 qui rappelle le désintérêt français pour l'observation militaire en ballon, en concluant : « Eugène Godard fut appelé devant Solferino. C'est le ballon construit dans cette intention qui nous a servi pour ces huit voyages, et c'est une couverture autrichienne qui nous garantit des rigueurs du froid nocturne des espaces aériens. »

<sup>56</sup> Camille Flammarion, *Mémoires [...]*, *ouvr. cit.*, p. 546-547.

<sup>57</sup> VSB, 22 août 1867 ; VB, p. 106.

<sup>58</sup> *Le Figaro* : *journal non politique*, Paris, 23 juillet 1867.

Napoléon III, racontés dans un journal ouvertement républicain<sup>59</sup>. Il s'en explique directement dans le seizième chapitre des *Mémoires* (1905) :

« Eh bien ! en fait d'opinions, comment le frère, le fils, le petit-fils, le descendant d'un noble guillotiné sous la Terreur auraient-ils pu être républicains ? [...] Comment un journal subventionné par le gouvernement pourrait-il critiquer ses actes ? [...] Par les circonstances mêmes de la naissance et de la vie, l'indépendance absolue paraît donc presque un mythe inaccessible.

Et cependant, c'est là un devoir strict et absolu. Je suis, quant à moi, le serviteur de la libre pensée ; je suis pour la liberté et l'indépendance, et contre tous ceux qui prétendent nous imposer des chaînes<sup>60</sup> [...]. »

Mettant le ballon au service de cette liberté, l'aérostation apparaît donc dans ses récits comme le véhicule métaphorique d'une pensée politique dont Flammarion répand la bonne parole.

Les « Voyages scientifiques en ballon » apparaissent, dès leur première publication dans *Le Siècle*, comme un phénomène médiatique complexe. Ils montrent la difficulté à tracer une frontière entre pratiques savantes et pratiques récréatives dans le cadre d'une aérostation populaire, écrite par, pour et avec le public. Or les accusations et fantasmes véhiculés dans les médias autour de ces voyages montrent aussi leur valeur politique. En effet, les circonstances de parution des récits révèlent un aspect fondamental de l'imaginaire aérostatique de Flammarion : pour lui, le progrès technique, dont le ballon est un puissant symbole, est un instrument de révolution pacifique, politique et sociale. Voici ce qu'il dit espérer de ce nouveau mode de transport :

« [M]on plus grand désir serait que chacun de mes compatriotes pût faire au moins une fois en sa vie un voyage au-dessus des nuages. Après quelques générations, il n'y aurait plus ni octrois, ni douanes, ni frontières ; le plaisir de respirer là-haut et de dominer les empires à son aise aurait accompli de lui-même la plus grande des révolutions. Chaque propriétaire voudrait avoir sa maison de campagne aérienne, son observatoire volant<sup>61</sup>. »

Si ce programme d'une aérostation populaire ne fut jamais réalisé, on doit reconnaître en ces phrases le grand popularisateur de l'astronomie, qui fonda l'Observatoire de Juvisy où furent initiés nombre d'amateurs, jusqu'à ce jour, à l'observation des cieux. À cet égard, les *Voyages en ballon* ne furent pas une expérience anecdotique, mais bien la confirmation d'une vocation de savant polymathe, sans concessions, qui mettait les hauteurs de la science à la portée de tous.

---

<sup>59</sup> Camille Flammarion, *VSB*, art. cit., 11 juin 1867. Fabien Locher propose de mettre en rapport les *Voyages aériens* et la querelle entre Flammarion et Le Verrier mise en scène par divers articles du *Siècle*, au nom de l'engagement républicain de l'astronome (art. cit., n. 38, p. 167). Nous pensons plutôt que, comme Flammarion l'indique dans ses *Mémoires*, c'est d'abord au nom de conceptions opposées de la science, dans ses finalités comme dans sa pratique, qu'ils s'affrontent (*Mémoires* [...], ouvr. cit., notamment p. 204).

<sup>60</sup> Camille Flammarion, *Mémoires* [...], ouvr. cit., p. 286.

<sup>61</sup> VA, p. 177.

FIGURE 1 — Extrait du *Journal de bord* de Camille Flammarion.  
 « Géant descend de plus en plus depuis 5h3pm  
 S. SO – paraît raser le sol ».

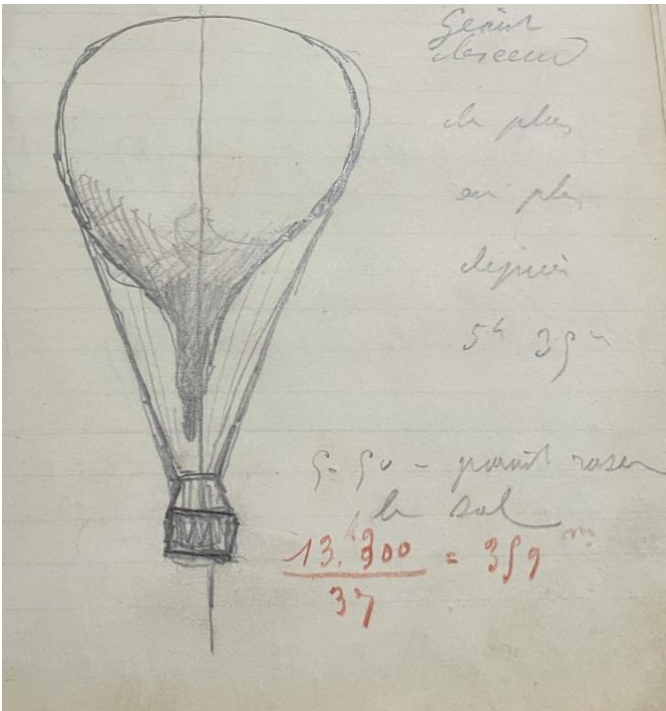
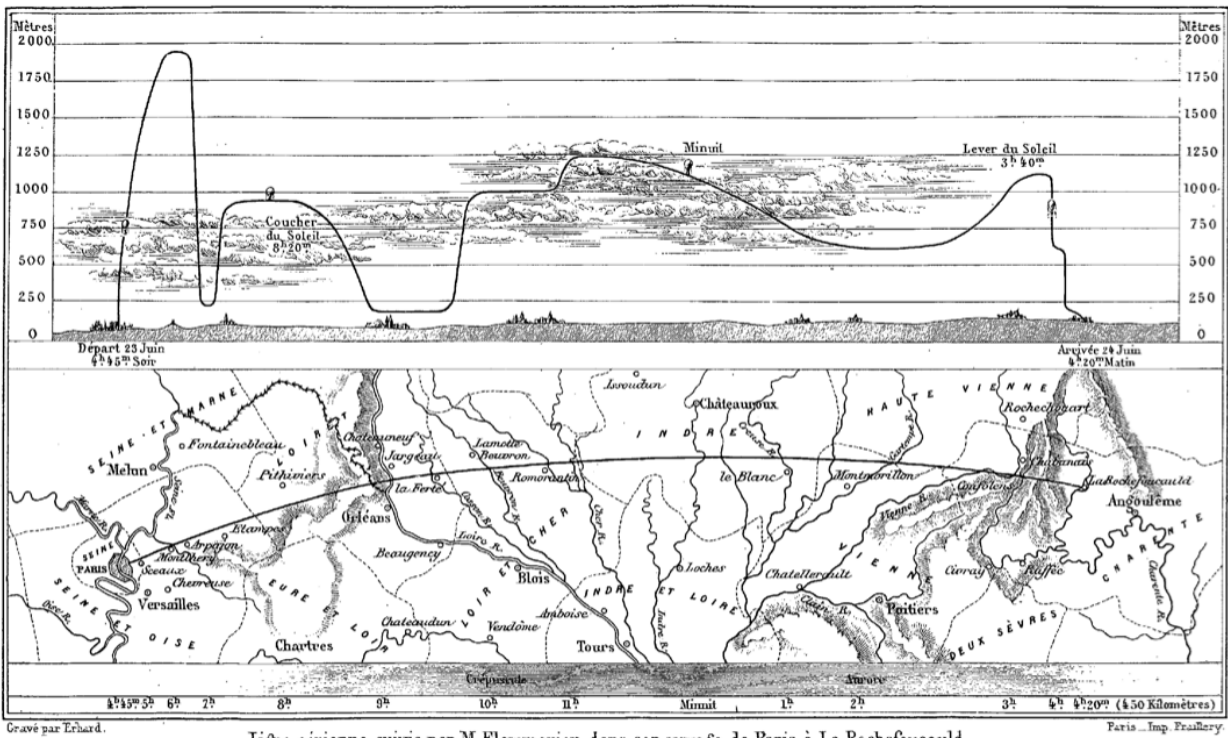


FIGURE 2 – Extrait des *Voyages aériens* (ouvr. cit., p. 238). © Gallica



Ligne aérienne suivie par M. Flammarion dans son voyage de Paris à La Rochefoucauld,  
 avec sa projection sur le planisphère.