

L'Inaccessible champ de bataille

In: Genèses, 33, 1998. pp. 138-161.

Résumé

■ Evelyne Desbois. L'Inaccessible champ de bataille En décembre 1918, un opérateur filme depuis un dirigeable la zone des combats de la mer du Nord à la Champagne. Ce document permet de voir un paysage fossile, celui de la Première Guerre mondiale, aujourd'hui disparu, recouvert par la végétation et la reconstruction. Symboles de la guerre venue du ciel, les dirigeables impressionnaient tement les populations, et ce, malgré leur vulnérabilité. Ils avaient au moins le mérite d'offrir un point de vue intéressant sur le champ de bataille, un point de vue radical : là où la guerre avait passé, il n'y avait plus rien d'identifiable et surtout plus aucune trace des millions d'hommes qui étaient battus.

Abstract

The Inaccessible Battlefield In December, 1918, a cameraman filmed the combat zone from the North Sea to Champagne from a dirigible. This ment makes it possible to see a fossil country - that of World War I - which has disappeared today, covered over by vegetation and reconstruction. As symbols of the war coming from the sky, dirigibles made a strong impression on the population, in spite of their vulnerability. They at least had the advantage of offering an interesting view of the battlefield, a radical viewpoint: wherever the war had passed, there was nothing identifiable left, and above all, not a trace of the millions of men who had fought there.

Citer ce document / Cite this document :

Desbois Évelyne. L'Inaccessible champ de bataille. In: Genèses, 33, 1998. pp. 138-161.

doi : 10.3406/genes.1998.1545

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/genes_1155-3219_1998_num_33_1_1545

Illustration non autorisée à la diffusion

La tranchée de Wagram sous la neige, secteur de la Fille-Morte (forêt d'Argonne), 3 janvier 1918; vue verticale, altitude 2100 m, f. 50. Musée de l'Armée (MA), coll. Hallo, 09656 (K 18739), Paris.

L'Inaccessible champ de bataille

Évelyne Desbois

Il y a des matériaux qu'il ne faudrait jamais rencontrer, car ils peuvent mettre en péril des années d'intimité partagée avec des personnes que l'on croyait sûres puisqu'elles avaient été recrutées comme informateurs. Recrutées sans leur demander leur avis pour cause de décès. Des personnes qui s'exprimaient très librement dans des carnets de route ou des journaux de bord dans l'ignorance de l'usage qui en serait fait plus tard. Cette indélégatesse, ce voyeurisme, maquillés en écoute de l'autre, sont des pratiques de recherche dangereuses.

La familiarité s'installe petit à petit, au fil des pages écrites au jour le jour par celui ou celle qu'on lit; on ne sait pas ce qu'on a bien pu faire pour gagner leur sympathie, mais le fait est là, en apparence, elles se livrent avec confiance, sans doute avec trop de confiance



1. *Les films militaires français de la Première Guerre mondiale. Catalogue des films muets d'actualité réalisés par le Service Cinématographique de l'Armée, ministère de la Défense, 1997, ECPA/A 1455 en quatre bobines.*

*Genèses 33, déc. 1998,
pp. 138-157*

pour être honnêtes. À vivre en leur compagnie, on oublie l'essentiel. Ce ne sont que des mots tracés sur le papier alors qu'on croit les entendre de vive voix. Leurs auteurs sont morts depuis longtemps mais tout contribue à faire croire qu'ils sont vivants, même s'il est clair que ce qu'ils disent au présent se rapporte à des événements du passé. La relation avec ces «morts-vivants» est par nature harmonieuse car unilatérale, donc sans risque de malentendu, de dispute, de brouille, de rupture. Ces morts sont des amis merveilleux qui, à la différence des vivants que l'on peut côtoyer, vous font même oublier l'existence du mot altérité. Ne s'adressant qu'à eux-mêmes, ils ne mentent pas, ne trichent pas et ne portent pas de masque. Et puis, il ne peut plus rien leur arriver de fâcheux; ils sont déjà morts. C'est comme ça qu'on prend l'habitude de «communiquer» avec des gens bien vivants quoique morts qui, dans le cas présent, se trouvent sur le terrain des combats pendant la guerre de 14-18. Dans ces carnets et journaux sont consignés une masse d'informations précises, concrètes, presque palpables; des détails le plus souvent, mais c'est justement ce que recherche l'ethnographe, des détails et des anecdotes. Combien ont-ils bu de seaux de vin ce soir-là dans telle cagna? qui a gagné la partie de manille? est-ce que la nuit a été plus calme que la nuit précédente? qui a apporté le jus au petit matin? On connaît leur visage, grâce aux photos qu'ils envoient à leur famille, celles où ils posent la pipe aux lèvres devant l'entrée de leur gourbi; on connaît leur femme, leur mère, leurs amis, grâce aux lettres qu'ils reçoivent et qui ont été conservées, on sait ce qu'ils lisent, ce qu'ils mangent. Bref, l'illusion est presque parfaite. On croit partager leur quotidien, accéder ainsi au cœur de la guerre et regarder le champ de bataille avec leurs yeux. Bien sûr, là, pelotonné contre un parapet de tranchée, on ne voit pas grand chose, mais en multipliant les entrées sur le champ de bataille, en confrontant histoires

individuelles, écritures et regards singuliers, on augmente ses chances de percer le mystère de la guerre, celui de la coexistence des vivants et de la mort. Tout va bien, trop bien. Certes la vie est dure sur le front, mais malgré les blessés et les morts, cette vie paraît vigoureuse, solide et coriace jusqu'au moment où on visionne un document intitulé: «En dirigeable sur les champs de bataille», film muet, noir et blanc, d'une durée de cinquante-huit minutes, format trente-cinq millimètres, tourné un mois après l'armistice, en décembre 1918¹ (voir encadré 2, p. 150).

Ce film rompt le charme car il prétend que les morts sont morts et que le champ de bataille est mort lui aussi. Comme tout cela est inacceptable, histoire de retarder l'échéance et de prendre son temps pour mieux apprécier la souffrance ou le plaisir donnés par les images, on peut, pour commencer, s'approcher des dirigeables avant de monter dans une nacelle pour regarder la guerre de haut. Bien sûr, ce n'est qu'un intermède, une «turquerie», ou comme on l'appelait à cette époque-là, une «zeppelinade»², une parenthèse amusante dans la vie ordinaire riche de possibilités de tous ordres, une rencontre fortuite sous un bec de gaz éteint, une partie galante improvisée quand les voisins sont descendus aux abris... C'est juste pour donner une petite idée de ce que cela pouvait faire aux civils d'entendre, par nuit de guerre, le bruit de moteur d'un dirigeable. Pour les artilleurs la sensation était différente; c'étaient eux les chasseurs, et les dirigeables, des proies. Vues du sol ou vues du ciel, les choses n'ont pas le même aspect. Les carnets de route et les correspondances des civils et des soldats se focalisent sur le plus infime signe de vie et l'agrandissent autant qu'ils peuvent. De là-haut, de très haut, on prend vite la mesure de l'existence humaine qui est si négligeable qu'on ne peut presque plus la détecter. C'est bien ennuyeux parce que les hommes qui étaient là et qui y sont encore,



2. Les dessinateurs humoristiques de l'époque croquaient les scènes cocasses ou paillardes, observées ou fantasmées, provoquées par l'arrivée inopinée d'un zeppelin dans le ciel nocturne parisien. La population réveillée par les sirènes de l'alerte se précipitait aux balcons ou dans la rue pour admirer les projecteurs qui fouillaient le ciel de leurs pinceaux lumineux. Comme, par exemple, ce dialogue entre deux badauds sur le pavé parisien, mis en scène dans une peinture de Jean-Gabriel Domergue (1889-1962), intitulée *Nuit blanche* et datée du 25 mars 1915 :

« – Zeppelin, c'est un comte ? – Beuh... un comte à dormir debout. » *Dirigeables, zeppelin et projet de croiseur aérien Schneider*, exposition du musée de l'Homme et de l'Industrie, Château de la Verrerie, Le Creusot, 1998.

Septembre 1915. Drachen (en allemand ballon captif). Fonds Alexandre Poirson, archives de la Ville d'Avignon.

sous forme de poussières et d'ossements, étaient nos grands-pères et donc, aussi, un peu de nous-mêmes. Et c'est tant mieux parce qu'il n'y a pas d'autre entrée qui vaille sur le champ de bataille, même en accumulant toutes les informations conservées dans les archives et les familles. L'émotion – et je ne vois pas pourquoi l'émotion devrait être honteuse, elle peut aussi être un outil de connaissance – provoquée par le croisement de textes de vie et d'images de mort, sape les positions intellectuelles qu'on croyait solidement établies. Vie ou mort, on ne sait plus très bien. C'est peut-être cela la guerre.

Détour par la vie et la mort des monstres

À l'image de la période secondaire de l'histoire de la Terre, la période 1914-1918 a connu des monstres de taille gigantesque : les dirigeables. Sans risquer l'anachronisme,

Illustration non autorisée à la diffusion

on peut sans peine imaginer la frayeur causée par l'apparition de tels engins dans le ciel, car comme les humains de 14-18, nous n'avons pas coutume d'en voir. Seuls les combattants de l'époque s'étaient peu à peu familiarisés avec les silhouettes qui flottaient en permanence au-dessus de la ligne de feu, les ballons captifs surnommés les « saucisses » en raison de leur forme ronde et allongée. Ces « saucisses », à la différence de leurs frères libres, les dirigeables, ne présentaient pas pour les soldats une menace directe ; ce n'étaient que des observatoires d'altitude, retenus au sol par un câble, qui permettaient aux deux forces en présence de repérer les emplacements des batteries adverses, les concentrations ou les déplacements de troupes enne-

Illustration non autorisée à la diffusion

Carte postale "Mille amitiés" à la gloire des dirigeables français. © DR.

mies, bien sûr pour guider les tirs de l'artillerie, mais aussi pour évaluer l'avance des troupes adverses et porter les tirs de barrage en avant des vagues d'assaut.



© Patrice Warrin.

«Briquet de Poilu» sur lequel figure un dirigeable

Il s'agit en réalité d'un briquet à essence manufacturé, édité juste avant la Grande Guerre dans un but de propagande, pour mettre en avant les inventions et les réalisations françaises en les opposant aux travaux allemands dans ce domaine, dont les recherches du comte Zeppelin. Une façon comme une autre, à l'époque, de préparer la "revanche".

D'après de nombreux collectionneurs, ce dirigeable serait le *République* fabriqué en 1907-1908 pour l'armée française par les frères Lebaudy, industriels ayant fait fortune dans la

production sucrière. Il succédait à un premier dirigeable, le *Patrie*, sorti en 1907 des mêmes usines. *République* et *Patrie* connaîtront tous deux une fin catastrophique.

Selon d'autres avis, le dirigeable représenté sur ce briquet serait plutôt le *Morning Post*, lui aussi fabriqué par Lebaudy, qui, piloté par Louis Cappazza, effectua en 1910 la première traversée de la Manche de type d'engin.

Cette version semble plausible car, en général, l'autre face de ce genre de briquet est constituée d'un médaillon montrant l'avion de Blériot, celui-là même qui décolla de Calais pour atterrir sur les falaises de Douvres le 25 juillet 1909.

L'association dans une même commémoration de ces deux premières traversées aériennes avec des moyens différents semble logique, d'autant plus que le *République* disparut dans les flammes le 25 septembre 1909.

Les briquets à essence et ferrocerium – nouvelle formule de la pierre à briquet ayant vu le jour en 1912 – et la propagande patriotique se déchaînant vers 1913, il y a de fortes chances pour que ce dirigeable soit bien le *Morning Post*.

Patrice Warrin

Les civils de l'arrière, en revanche, ne connaissaient généralement ces ballons que pour les avoir vus dans les journaux illustrés, et uniquement dans leur aspect bien honnête de transporteur aérien pour des voyageurs modernes et aventureux (encadré 1, p.141). Mais dès le début de la guerre, ils vont s'habituer à leur nouveau rôle guerrier. Un Parisien de 44 ans, territorial de réserve, est affecté à la garde des voies ferrées dans le secteur de Bécon-les-Bruyères, qui s'étend du pont d'Asnières au pont de Colombes à Courbevoie. Il tient son journal et y note les passages d'un dirigeable français aux dates où une comète est visible dans le ciel de la banlieue parisienne³:

« Mercredi 23 septembre [1914]

J'endosse ma capote et je joins mon poste. La nuit est belle, au firmament beaucoup d'étoiles; nous présumons qu'il fera froid. Dans le firmament azuré un dirigeable français à 8 heures du soir évolue; il semble se diriger vers l'Est. Tous nos vœux l'accompagnent et pour la réussite de sa mission et pour son prompt retour dans nos lignes.

Jeudi 24 septembre [1914]

Vers 8 heures 1/2, le dirigeable aperçu hier fait de nouveau son apparition, son phare illumine le firmament, il est français car les trois couleurs brillent à l'avant de sa nacelle... où va-t-il? Nous l'ignorons, nous nous contentons de contempler le navire aérien évoluant au dessus de nous ».

Des avions, l'ennemi pouvait jeter des bombes, les gens l'ont vite compris. Mais c'étaient comme des mouches dans le ciel. Rien de comparable avec les dirigeables si impressionnants, du moins pour ceux qui avaient eu le privilège de connaître la puissance destructrice des zeppelins. Sur les 90 journées de bombardements que connut la capitale pendant la guerre, les zeppelins n'y prirent qu'une part modeste avec seulement deux raids, les nuits du 29-30 mars 1915 et du 29-30 mars 1916. Grâce à Jules Poirier qui, une quinzaine d'années plus tard, établit la chronologie, la géographie et la comptabilité de tous ces bombardements, on connaît précisément les caractéristiques techniques de

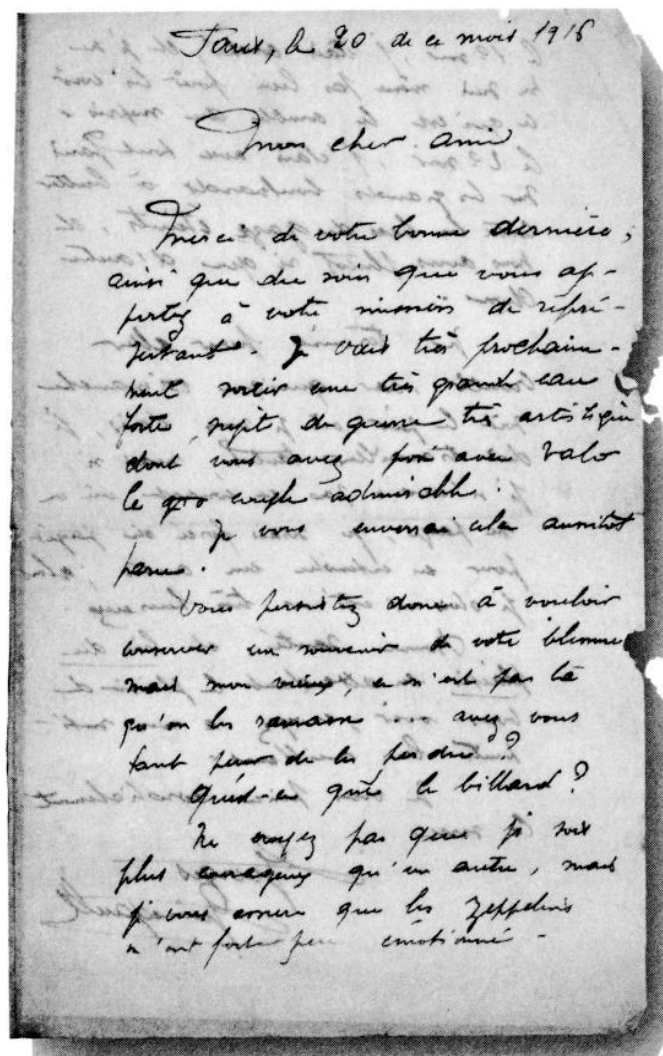


3. *Journal de la guerre de 1914-1918*, un carnet de route. Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

4. Jules Poirier, *Les bombardements de Paris (1914-1918). Avions-Gothas-Zeppelins-Berthas*, Paris, P. Payot, 1930.

5. « "Chignole", n. f., Appareil ou machine », *Dictionnaire de l'argot*, Paris, Larousse, 1992, p. 137.

6. Lettre communiquée par M^e M. Minard.



“En attendant le chignole”. Lettre illustrée de Georges Guinegaulle, peintre connu sous le nom de Mirador. 1916. © Collection particulière.

chaque bombe incendiaire lancée sur Paris et sa banlieue, leurs points de chute ainsi que la liste et le nombre des victimes: 13 blessés pour la première attaque, 23 tués et 31 blessés pour la seconde⁴. Comme d'habitude, certains Parisiens se distinguèrent par leur fatuité. Georges Guinegaulle, un peintre, pouvait écrire à un ami une lettre datée de 1916, ornée d'un dessin à l'encre violette et à l'encre de Chine mêlées, signé de son pseudonyme Mirador, représentant quatre personnages debout sur un trottoir, de nuit, avec cette légende: «En attendant le chignole»⁵. Dans sa lettre, il commente le dessin: «Ne croyez pas que je sois plus courageux qu'un autre, mais je vous assure que les zeppelins m'ont fort peu ému. Le 1^{er} soir, j'étais

couché et je ne me suis même pas levé pour les voir ce qui est le comble du mépris. Le 2^e soir, j'étais avec tout Paris sur les grands boulevards à buter contre les becs de gaz éteints, et nous avons plutôt ri que d'autre chose»⁶.

Loin de la capitale et de ses badauds persifleurs, les habitants des villes proches de la zone des combats, ont vite appris – dès la fin de l'année 1914 – ce que ces longs dirigeables en forme de cigare pouvaient leur apporter. Dans son journal de bord, une Nancéienne note le jour même ses premières impressions après le passage d'un zeppelin au-dessus de la ville. Directrice de l'hôpital du Bon Pasteur, hôpital reconverti en hôpital militaire pour accueillir les soldats blessés, elle écrit le 26 décembre 1914:

«Quel réveil terrible ce matin à 5h1/2! un fracas épouvantable de bombes qui éclatent, des vitres qui volent en miettes, des cascades de verre brisé, 10 minutes d'affolement et... c'est *tout*. Un zeppelin était passé! Ces jours-ci, coup sur coup, deux Taubes⁷ nous ont jeté des bombes assez inoffensives, auxquelles on ne faisait guère attention. Aujourd'hui la tape a été rude! Malgré l'heure matinale et pour les centaines de vitres brisées, c'était un vrai massacre des innocents. À peine la dernière bombe jetée, et le bruit du moteur affaibli, tout le cours Léopold était couvert de monde pour voir les dégâts. Deux bombes en face de chez moi ont brisé toutes les vitres de mon côté sur une centaine de mètres. En face, l'autre côté du cours a été plus abîmé, des meubles bouleversés et brisés, les arbres ébranchés, les maisons criblées d'éclats. Dans le jour qui paraissait à peine, on voyait des quantités de gens munis de lanternes de poche, et penchés vers le sol pour trouver coûte que coûte des débris d'obus. J'en ai ramassé un à mes pieds, un autre qui avait traversé ma persienne et était tombé sur le rebord de ma fenêtre a été vite ramassé par un gamin qui s'est empressé de le prendre sans permission. Sauf une persienne traversée et une pluie de verre dans mes chambres, nous en avons été quittes à bon compte. Ailleurs les dégâts ont été graves et il y a eu une mort, une bonne, tuée en descendant de sa chambre»⁸.



7. L'aéroplane allemand à deux places, moteur Mercedes de 120 CV, a été baptisé *Taube* – pigeon ou colombe en allemand – en raison de la forme de ses ailes se terminant en flèche. Conçus en Autriche par Etrich, ces biplans demeurèrent en service opérationnel jusqu'en 1916.

8. Journal de bord de la directrice de l'hôpital du Bon Pasteur à Nancy, communiqué par M. Patrice Bouchery, pp. 171-172 et 176.

9. Patrice Warin, «20 octobre 1917. La journée des zeppelins», *La Grande Guerre Magazine*, n° 18, 1997, pp. 25-30.

10. *Dirigeables, zeppelin et projet de croiseur aérien Schneider*, exposition du musée de l'Homme et de l'industrie, Château de la Verrerie, Le Creusot, déc. 1998.

11. D'après J. Poirier dans sa description de la protection de Paris, c'est en 1912 que fut adopté «un canon automobile de 75, dénommé auto-canon, avec dispositif d'adaptation de la pièce sur une "plateforme de Bourges"». Ce canon tirait sous une inclinaison de 25 à 50°, un obus fumigène dont le corps percé de trous, laissait échapper des gaz enflammés, capables d'incendier les objectifs» (J. Poirier, *Les bombardements de Paris...*, op. cit., p. 39).

12. *En arrière du front. La Grande Guerre d'un officier rennais*, Rennes, musée de Bretagne, 1998.

Suit la liste des noms de ses relations et des membres du personnel de l'hôpital avec la description des dommages subis dans leurs biens ou leur personne. Le moral de la directrice ne semble pas trop atteint vu la vivacité de ses propos au sujet de la responsabilité de l'empereur d'Autriche: «Tous les vitraux de Saint-Épvre sont fracassés par la bombe tombée sur la place, surtout le vitrail donné par l'empereur d'Autriche auquel on devrait bien envoyer la note à payer puisqu'il s'agit de l'église de ses chers ancêtres et de dégâts commis par ses bons amis et alliés!».

Ce bombardement par zeppelin, qui fit d'autant plus la fortune des vitriers de Nancy qu'il faisait froid ce 26 décembre – trois degrés sous zéro, «on gèle ferme!» note la directrice – s'il ne causa pas trop de pertes humaines, dut profondément ébranler la quiétude propre aux civils qui ne devaient pas,

normalement, être directement concernés par la bataille en cours. Avec le zeppelin ils découvrent leur nouvelle vulnérabilité et se retrouvent, comme les combattants, brutalement en première ligne. La directrice tente d'expliquer ce changement :

« L'impression générale semble pire qu'en septembre. Le bombardement par une pièce d'artillerie est moins effrayant que par un dirigeable, parce que plus naturel, l'esprit y est fait depuis toujours ; tandis que ces engins qui vous tombent du ciel donnent une impression d'insécurité semblable à celle des tremblements de terre. On est habitué à compter sur la solidité du ciel comme sur celle de la terre et le jour où elles font défaut, l'une ou l'autre, c'est une angoisse très spéciale et affolante ».

Cette guerre tombée du ciel, caractéristique du ^{xx}^e siècle, menace désormais toutes les villes et peut les frapper sans avertissement préalable. Elle suscite la multiplication des rumeurs noires colportées de bouche à oreille. Le 31 décembre 1914, la directrice de l'hôpital confie à son journal l'appréhension qui l'envahit : « Cette dernière nuit de 1914 sera-t-elle notre "dernière nuit" ? Et serons-nous comme on nous en menace, fricassés cette nuit par une escadrille de zeppelins ? Le bruit en court avec une telle persistance que si ce malheur arrivait, on trouverait bon nombre de gens pour s'écrier : "Je l'avais bien dit !" ».

En revanche, ces monstres volants n'étaient pas indestructibles ; ils pouvaient à leur tour devenir les victimes de la guerre aérienne. En octobre 1917, au retour d'un raid de treize zeppelins sur Londres, l'un d'eux, le L 49, long de 188 mètres, est pris en chasse par les avions de l'escadrille des « crocodiles » et tombe sans se briser dans les environs de Bourbonne-les-Bains⁹.

Les épaves de zeppelins firent le bonheur des journalistes, des curieux, des photographes amateurs, des soldats qui fabriquaient des souvenirs avec leurs restes, et aussi et surtout, celui des industriels de l'armement qui comptaient bien en percer les

secrets de fabrication. La firme Schneider à l'aide de ces informations projetait la construction d'un croiseur aérien, mais l'armistice le rendit inutile¹⁰.

Un autre zeppelin connu sous le nom de « zeppelin de Revigny », eut une fin plus tragique que le L 49. Il fut coupé en deux par un obus incendiaire tiré depuis le sol par un auto-canon de 75¹¹, le 21 février 1916 dans la soirée. La mise à mort d'un zeppelin offre un spectacle visuel de qualité. Un officier rennais, Charles Oberthür¹², lieutenant au 7^e régiment d'artillerie, ravitaillé en munitions les postes de combat du secteur. Quand son travail lui laisse du temps, il note ses observations par l'écrit et par le dessin. Sur la fin du zeppelin de Revigny, il produit cinq aquarelles où le rouge des flammes se détache sur un ciel bleu-nuit. Par ses légendes, on apprend que touché par l'obus incendiaire le zeppelin « devient incandescent comme un soleil éclairant tout le paysage alentour », puis « il devient transparent », « se brise en deux et descend lentement suivi d'une immense traînée de flammes », et « par terre, continue à brûler dans la nuit, tel un village en feu ». La cinquième aquarelle représente un cadavre couché sur le dos dans la neige avec à l'arrière-plan les débris calcinés du dirigeable : « Le Feldwebel qui avait essayé de sauter du Zeppelin en flammes ».

Le 17 mars 1917, une canonnade de la DCA (Défense contre avion) réveille Benjamin Poupin, secrétaire d'état-major du 13^e corps d'armée, alors qu'il dormait tout habillé sur un tas de paille :

« Quel tableau ! Que c'était beau ! À trois kilomètres à peine, au-dessus de Compiègne, dans le jour qui commence à poindre, nous distinguons nettement à une altitude de 3000 mètres environ, un énorme zeppelin qui paraît presque immobilisé. Il semble avancer mais très lentement. Les coups se succèdent et les projectiles l'encadrent, éclatent en gerbe de feu. Oh ! la vache ! Nous l'aurons ! disons-nous tous. Dix minutes, un quart d'heure se

Illustration non autorisée à la diffusion

«75 auto contre aéro, Coron des Brebis, oct. 1915», fosse 6, Béthune, Pas-de-Calais, photo Victor Leroy.
© Collection particulière.



13. «3^e et avant-dernier carnet de route de Benjamin Poupin, secrétaire d'État-Major du 13^e corps d'armée », *La Grande Guerre Magazine*, n° 14, 1996, p. 26.

14. Il s'agirait bien du L 39 selon *Airship*, bulletin édité par l'association du musée du Souvenir du Dirigeable anglais R 101, n° 3, sept. 1995.

15. *L'Illustration*, n° 38-64, 27 mars 1917, pp. 270-271.

16. Louis Forton, « Les Pieds Nickelés s'en vont en guerre », *L'Épatant*, Azur, 1915 (rééd. Henri Veyrier, 1978).

passent, le tir se précipite, lorsque tout à coup un obus incendiaire atteint le monstre. Une longue flamme s'élève, d'autres flammes semblent se détacher et descendre lentement. [...] La bête malfaisante s'affaisse toute en flammes. [...] Trois des aviateurs se sont jetés par dessus bord d'une hauteur de 500 à 800 mètres. L'un d'eux tombe de telle sorte, en tire-bouchon qu'il n'est pas tout à fait mort. Une brave mère de famille compiégeoise veut l'achever avec un grand couteau de cuisine ; « tueur d'enfants, je vais t'éventrer » vocifère-t-elle. On l'arrête à temps, d'ailleurs le boche a bientôt tourné de l'œil étant déjà presque en pâté. J'ai rapporté un petit morceau de la charpente du monstre. D'après les rapports et constatations, il y avait dans la nacelle du zeppelin, 23 hommes d'équipage, officiers compris, car ces derniers n'étaient guère reconnaissables dans la marmelade»¹³.

Illustration non autorisée à la diffusion

Ce dirigeable-là s'appelait U 43, selon le soldat Poupin, et L 39¹⁴ selon le journaliste de *L'Illustration*¹⁵.

Le zeppelin emprunté par les Pieds-Nickelés, une de leurs idées « épastrouillante et phénoménale » pour s'évader d'un camp de prisonniers, portait simplement la lettre Z. Les Pieds-Nickelés qui n'étaient pas « des poilus à la peau de navet », se cachent dans la nacelle du zeppelin qui « dans l'assourdissant ronflement du moteur, prit son vol en pleine nuit dans l'espace ». Ce raid nocturne, « était-ce une simple sortie d'essai ou bien le dirigeable se dirigeait-il vers un but déterminé afin de laisser tomber, suivant sa lâche habitude, ses bombes incendiaires sur quelque ville ouverte, sans souci de tuer des femmes, des enfants, des vieillards?... »¹⁶. Mais avec de la ruse et de l'audace, les Pieds-Nickelés prirent le contrôle du zeppelin et rapportèrent leur prise de guerre dans les lignes françaises après avoir enlevé le Kronprinz et bombardé les tranchées (boches) de boules

Illustration non autorisée à la diffusion

Illustration non autorisée à la diffusion

Série humoristique de la guerre de 1914. Carte portant la mention en bas et au centre: Avion français contre Zeppelin. « Tu m'dégoûtes!... t'es trop gros ». La CPA. © DR.



17. *Images secrètes de la guerre. 200 photographies censurées en France commentées par Paul Allard*, Les Illustrés français, Paris, 1933, p. 25.

18. Philippe Nicodème, « Petite histoire des dirigeables pendant la Première Guerre mondiale », *La Grande Guerre Magazine*, n° 14, déc. 1996, pp. 16-25.

19. Guy Bollangé, « Les Français et les dirigeables. Une histoire d'amour et de haine », *De Meusnier à Zeppelin. Histoire d'une passion*. Textes extraits du livre d'accompagnement de l'exposition organisée par le musée Zeppelin de Friedrichshafen. Musée Pierre Noël/musée de la Vie dans les Hautes-Vosges, Saint-Dié-des-Vosges, 1998, pp. 42-51.

puantes. En 1915, dans le journal illustré *L'Épatant*, Louis Forton, comme ses confrères des magazines *L'Illustration* ou *Le Miroir*, utilise le zeppelin pour remplir le cadre de ses images. Déjà, dans un des premiers épisodes des « Pieds-Nickelés s'en vont en guerre », Croquignol, Filochard et Ribouldingue avaient réussi à construire un dirigeable avec « une vieille caisse à biscuits et un grand morceau de toile ». Effrayants et grotesques, les zeppelins avaient la faveur du public. À l'arrière, c'est ce que les Français voyaient de la guerre. Mais quand un chansonnier, un patriote, Jean Bastia, voulut s'attaquer à ce symbole de l'ennemi en comparant les zeppelins à de « gros phallus », « Kolossale plaisanterie », comme diraient les Pieds-Nickelés, la censure mit le holà. En temps de guerre on ne parle pas de « ça »¹⁷.

La forte impression produite par les zeppelins et autres dirigeables ne doit pas faire croire qu'ils envahissaient le ciel de la guerre. La flotte française au début du conflit ne comptait que cinq appareils et trente-sept en 1918, et encore n'étaient-ils plus, depuis mars 1917, affectés à des missions de reconnaissance ou de bombardement de nuit des gares ou des usines, pour cause de pertes sévères, mais utilisés pour surveiller les mers, pour attaquer les sous-marins ennemis en surface et escorter les convois. De son côté, l'Allemagne, bien qu'à la tête de douze dirigeables en 1914, n'en produisit pendant la guerre que dix-huit autres unités¹⁸. Psychologiquement efficaces sur le plan de la propagande, ces engins, symboles de la guerre « sale » des Allemands qui frappait les populations civiles, opposée à la guerre « propre » menée par nos soldats¹⁹, décevaient en revanche les états-majors qui avaient fondé de grands espoirs sur cette arme nouvelle, la « quatrième arme ». Régulièrement, ces navires militaires aériens faisaient la une des journaux illustrés, non pour leurs exploits guerriers mais pour les images pitoyables et donc



Carte postale, 1915. © Collection particulière.

“En dirigeable sur les champs de bataille”

Résumé du film, écrit par Françoise Lemaire, conservateur du Patrimoine à l'établissement cinématographique et photographique des armées, présenté dans *Les films militaires français de la Première Guerre mondiale. Catalogue des films muets d'actualité réalisés par le Service Cinématographique de l'Armée*, 1997, pp. 158-159.

Décembre 1918. ECPA/A 1455 en 4 bobines.

Un opérateur, monté à bord d'un dirigeable piloté par un marin, survole à faible altitude, la zone du front de la mer du Nord à la Champagne, et révèle le paysage issu de la guerre et l'ampleur des destructions, tant dans les villes que sur les sites naturels. Installé à l'arrière de la nacelle, il filme avec en premier plan les câbles du dirigeable, le tableau de bord et surtout le pilote.

Première partie

De Nieuport au Mont Kemmel (Belgique, Flandre occidentale). La côte, avant d'arriver à Nieuport, l'Yser, la ville et la cité balnéaire, offrent des images de pans de murs dressés dans les ruines, de terres inondées, d'installations portuaires détruites. Plus loin, Pervyse, Dixmude, Boesinghe et Ypres sont autant de villages et villes littéralement rasés, hérissés d'églises, d'anciennes halles, de beffrois, réduits à quelques murs porteurs. Dans cette désolation, des silhouettes humaines, quelques véhicules, un train, des abris provisoires de bois, marquent les débuts de la réoccupation des lieux. Enfin, au-delà des champs de ruines et des terrains criblés d'entonnoirs d'obus, se dresse le Mont Kemmel.

Deuxième partie

De Bailleul au Mont Saint-Eloy (Nord et Pas-de-Calais). Dans le Nord comme dans la Flandre, les villes ont beaucoup souffert : Bailleul est en partie rasée, mais tous les axes sont dégagés des gravats. Le voyage se poursuit au-dessus de la région de Merris. Le dirigeable rase les toits d'Armentières, avec ses usines et les quais de la Lys. Après Loos et la Bassée, Lens offre quelques images de vie au milieu d'un champ de ruines : des marchés avec leurs étals, leurs charrettes et leurs badauds ainsi que des chantiers. Au-delà, dans le Pas-de-Calais, la crête de Vimy est surmontée d'une croix blanche. Arras apparaît très endommagée, avec ses églises, ses cloîtres et ses places à arcades. Enfin, le dirigeable gagne le Mont Saint-Eloy où se profilent les restes de l'abbaye.

Troisième partie

De Saint-Quentin à Vauxaillon (Aisne et Oise). Le dirigeable survole Saint-Quentin dont on aperçoit la cathédrale, les quartiers anciens, la gare, puis Ham, la campagne entre la Fère et Saint-Quentin, Noyon (Oise), Carlepont, Tracy-le-Mont, Soissons, Vailly-sur-Aisne, Coucy-le-Château et son donjon abattu, Laon, dont le massif surmonté de sa cathédrale apparaît au loin, le Moulin de Laffaux et Vauxaillon. Plus que celles des villes ou bourgades, abîmées mais toujours debout, les vues aériennes des campagnes étonnent : zigzag des tranchées, terrains nus où se dessine parfois l'ombre du dirigeable.

Quatrième partie

De l'Ailette à Reims (Aisne et Marne). Le dirigeable, dont le pilote a changé, longe la vallée de l'Ailette où apparaissent nettement les réseaux de tranchées et les forêts dévastées, puis passe au-dessus du village de Nouvion-le-Vineux et du Chemin des Dames : des carcasses de chars Schneider y sont abandonnées près des tranchées. Après Berry-au-Bac, il suit la vallée de la Vesle où subsistent, intacts, des villages et même des bourgs plus importants comme Oulchy-le-Château, dont seuls quelques quartiers sont endommagés, ou la Fère-en-Tardenois. Enfin, le dirigeable quitte l'Aisne et atteint Reims : la masse imposante de la cathédrale surplombe la ville hérissée de ruines. Le voyage se poursuit au-dessus de Compiègne (Oise) et de Paris : arrivé au niveau de la porte de la Chapelle, le pilote amorce un large virage vers l'ouest qui fait apparaître le Sacré-Cœur, l'Arc-de-Triomphe et la Tour Eiffel.

Illustration non autorisée à la diffusion

Le terrain du nord du fort de Douaumont (Meuse), 11 novembre 1916 ; vue verticale. © MA, coll. Hallo, 09656 (K 18959), Paris.

délicieuses de leurs débris au sol après qu'ils aient été abattus par les batteries ennemies ou le plus souvent amies car, en dépit des consignes, dès que la silhouette des dirigeables se profilait dans le ciel, nos canonniers tiraient et faisaient mouche !

Maintenant, après ces histoires de zeppelin qui ont mal fini, on peut en connaissance de cause monter à bord du dirigeable français qui n'a plus à redouter les obus incendiaires. Pour voir la guerre, rien de mieux qu'un temps de paix. Le titre du film est modeste, ou plutôt il peut paraître modeste aujourd'hui. Mais des images animées prises depuis le ciel, ce n'était pas si courant que ça à l'époque. Dans les années trente, les « Actualités Cinématographiques » se plaisent encore à montrer des dirigeables, pour leur

façon bien à eux d'occuper toute la surface de l'écran, mais aussi parce qu'ils conservent un caractère de modernité au même titre que les avions et les voitures de course²⁰.

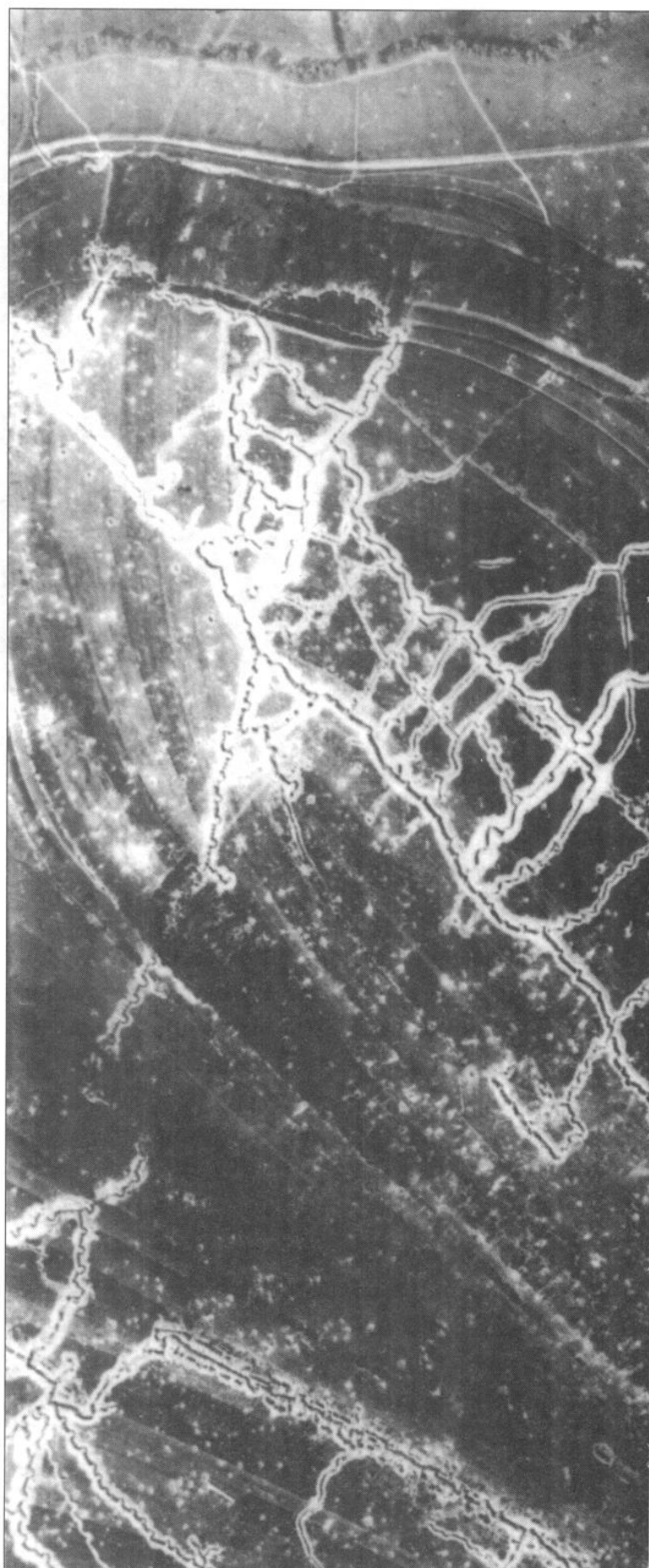
Avant de décrire les images du document, il faut rappeler une banalité sur les images. Les images sont des pièges à chercheurs. Les textes le sont tout autant, mais on les prend plus facilement pour argent comptant et l'on chemine sans trop de méfiance au milieu de mots à l'allure inoffensive. Avec les images cette tranquillité d'esprit est impossible. Sauf si on ne les regarde qu'une fois. Parce que si on les regarde ne serait-ce qu'une deuxième fois, on n'y voit déjà plus la même chose. Si on s'entête en répétant fréquemment l'exercice, on obtient une multiplication d'impressions comme lorsqu'on regarde dans un kaléidoscope. En conséquence, ce qui suit

Illustration non autorisée à la diffusion

*Champ de bataille sous la neige (région de Verdun),
le 11 janvier 1917, vue verticale, altitude 800 m. MA,
coll. Hallo, 09656 (K 18960), Paris.*

Illustration non autorisée à la diffusion

*Tranchées et boyaux de communication sous la neige
au nord de la Somme-Py (Marne), le 7 février 1917,
vue verticale, altitude 3200 m. MA, coll. Hallo, 09656
(K 18741), Paris.*



Les tranchées de «l'Index», de la Main-de-Massiges (Marne), 12

Illustration non autorisée à la diffusion



20. Évelyne Desbois, « La route du progrès », *Une partie de campagne. Hommage à la cinémathèque du ministère de l'Agriculture et de la Forêt*, Centre culturel français de Turin, 1991, pp. 29-39.

n'est qu'une des versions possibles de la lecture des images du voyage en ballon au-dessus des champs de bataille.

À titre de comparaison, le lecteur peut prendre connaissance d'une version plus « objective » et plus « autorisée », celle produite par le conservateur du Patrimoine à l'établissement cinématographique et photographique des armées (voir encadré 2, p. 150).

Voyage à travers les cieux

Devant ce paysage vu du ciel qui défile, une seule impression : il ne peut pas s'agir de la Terre mais d'une planète sans atmosphère, sans vie, Mars ou la Lune, ou mieux, un mélange des deux, avec, à perte de vue, des lignes étranges, lacets et zigzags, puis des milliers de cratères et aussi de hautes vagues faites d'on ne sait quelle matière, figées, à côté de dunes qui n'auraient plus la forme de dunes. Un paysage – si on peut appeler ça un



Berry-au-Bac - Cote 108 - Entonnoir formidable produit par une mine allemande. © Collection particulière.

12. BERRY-AU-BAC — Emplacement du lieu-dit le " Choléra
The " Cholera "



Carte postale : Berry-au-Bac – Emplacement du lieu-dit le «Choléra». © collection particulière.

paysage – dont le relief a été façonné par des processus géomorphologiques inconnus. Il y a de l'eau, puisque les nuages se reflètent dans des sortes de mares au diable. Mais le plus inquiétant ce n'est pas l'aspect de cette surface aux motifs réguliers, cercles, lignes brisées, lignes dentelées, puisqu'on sait que ce sont des impacts de bombes, de boyaux, des tranchées. Ce qui fait frissonner, c'est l'ombre menaçante qui se profile sur le sol, celle d'un monstre marin qui maraude pour trouver encore quelque chose à engloutir. C'est l'ombre de notre dirigeable. À un moment donné, surprise ! on survole Paris, ce qui rajoute de l'étrangeté à ce film déjà si étrange. C'est notre Paris habituel, un Paris tout à fait normal, avec des voitures qui roulent. Ouf ! Paris a été épargné, Paris vit toujours, à moins que ce ne soit une ruse de l'ennemi, des images prises avant la catastrophe et insérées dans celles du monde mort, pour tromper et alimenter l'espérance avec cette illusion de

vie, ou pour rendre le spectacle encore plus cruel, ce qui revient au même.

En plus de Paris, pour quasiment chaque Français d'aujourd'hui, le film offre une image familière, celle d'un lieu où un de ses ascendants a laissé sa peau. Moi qui ne reconnaissais aucun site, perturbée, désorientée par la vue verticale, j'ai reconnu Berry-au-Bac, avec sa cote 108 si caractéristique que je ne peux pas me tromper, sur la Crête de l'Entonnoir. Un lieu dont l'image déborde de l'album de photos de famille, celle d'une tombe dans un cimetière militaire ; un lieu où on est allé « pour voir où c'était » et à quoi ressemblait la scène du crime, un lieu où on est allé pour tenter vainement de toucher de la main celui qu'on n'a pas connu et dont on ne sait finalement pas grand chose. Cette image qui fait pour nous fonction de vanité nous rappelle que le malheur et la mort sont à notre porte et que c'est comme ça. Mais c'est aussi une image où on peut puiser de l'eau pour pleurer.

Illustration non autorisée à la diffusion

«Esnes, le 19 juillet 1916» (Meuse), vue verticale. © MA, coll. Hallo, 09656 (K 18922), Paris.

De là-haut, la vision d'ensemble de ces sols minéraux crevés et boursoufflés là où il avait dû y avoir des champs et des forêts, de ces amas de pierres et de poutres là où il avait dû y avoir des villes et des villages, renseigne précisément sur la date de la prise de vue. C'était après les derniers temps, après que la chair de la Terre ait été arrachée pour ne laisser que son squelette.

Nous volons, mais pas comme dans un avion ; nous sommes à l'air libre, nous planons et nous nous balançons doucement au gré des mouvements de l'air et, quand c'est nécessaire pour mieux voir un détail, les restes d'une

Illustration non autorisée à la diffusion

Juin-août 1917, Reims, ateliers de tissage. Fonds Alexandre Poirson, archives de la Ville d'Avignon..

cathédrale par exemple, nous nous inclinons et tournoyons lentement autour de la ruine.

Dans cet univers qui n'a plus rien d'humain, subsiste une chose parfaitement identifiable, les routes. Des routes qui persistent à mener à d'autres routes et qui parfois débouchent sur une place. On peut dire que c'est une place en raison de sa forme claire, carrée, ronde ou rectangulaire, mais il n'y a rien autour de la place.

Pendant ce paisible voyage aérien, pendant cette heure de silence propice à la contemplation, une question peut se poser : quelle faute a été commise pour mériter un tel châtimement ?

Mais nous ne voyageons pas seuls dans la nacelle. De temps à autre, il est là, s'interposant entre nous et le paysage. C'est un monsieur qui porte une casquette, avec une veste en cuir au col relevé. Il tire sur des câbles et surveille les cadrans du tableau de bord. C'est le pilote. Dans le catalogue des films militaires français de la Première Guerre, il est précisé que c'est un marin. Mais, flottant dans l'air comme dans un songe, on pourrait imaginer que c'est un ange qui nous guide dans ce voyage au-delà de la vie. L'ange-pilote se penche de temps en temps pour regarder en bas et grâce à la caméra, on peut voir ce qu'il

Illustration non autorisée à la diffusion

Juin-août 1917, Reims, Faubourg Cerès. Fonds Alexandre Poirson, archives de la Ville d'Avignon.

voit. Il s'agit de minuscules taches sombres qui bougent, et même il semblerait que ces taches agitent les bras dans notre direction. Il y a donc des survivants. Des soldats et des ouvriers qui construisent des baraquements et travaillent à rétablir les voies de communication. Ces signes de vie font naître des sentiments mitigés, de la joie et de la peine. De la joie à la vue des rescapés, de ces chanceux dont la mort n'a pas voulu, de la peine à la pensée des innombrables autres humains qui ne respiraient pas cet air vif de décembre 1918.

14-18, c'est notre apocalypse.



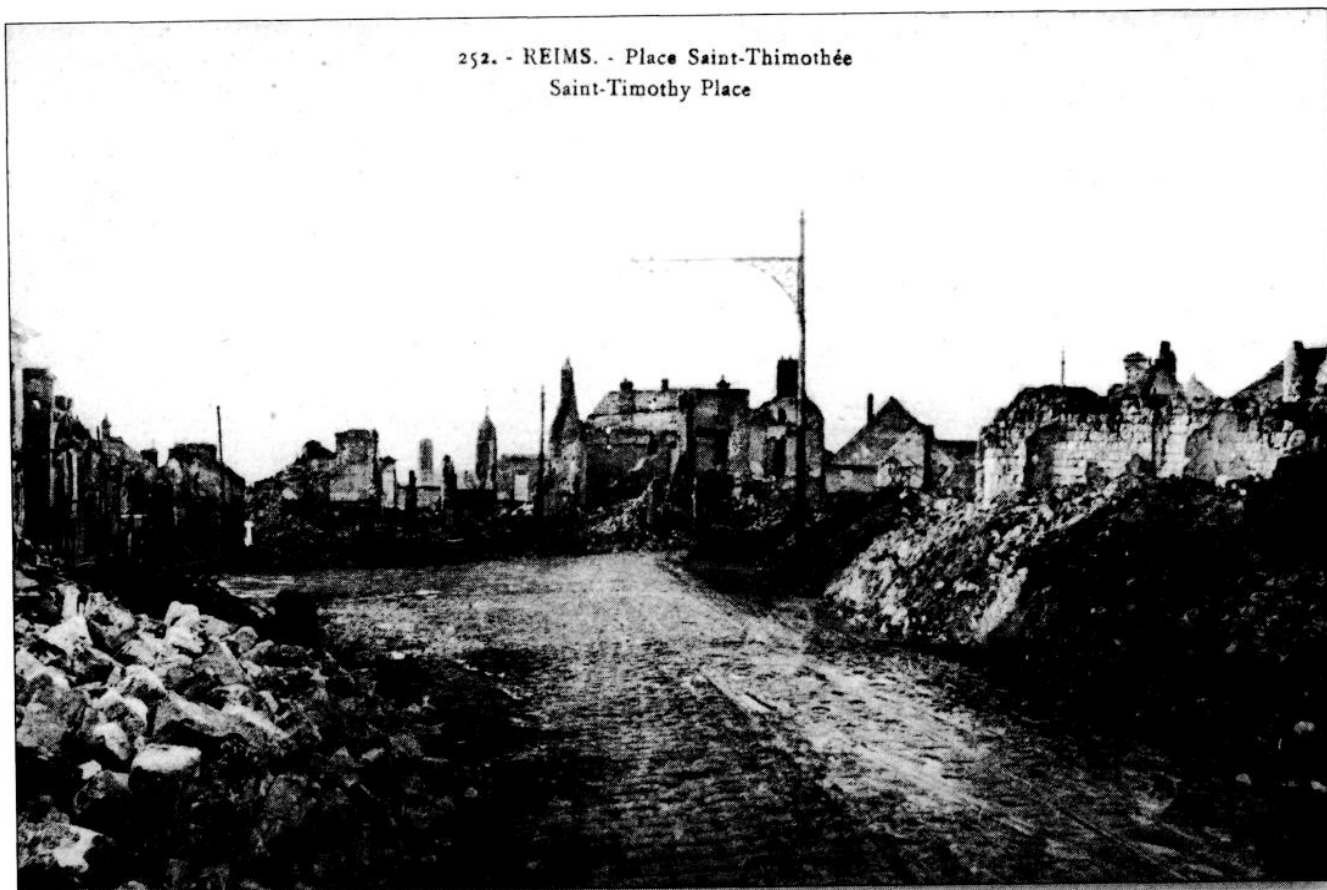
21. *Vues d'en haut. La photographie aérienne pendant la guerre de 1914-1918*, musée de l'Armée, Paris, BDIC – musée d'Histoire contemporaine, Nanterre, 1988.

22. IWM 347. Conservé à l'Imperial War Museum, Londres.

23. IWM 302. Conservé à l'Imperial War Museum, Londres.

Association d'images

Si les images ne témoignent que de la sensibilité et du métier de celui qui les a fabriquées, il en est de même pour leur lecture qui dépend de la sensibilité et du métier de celui qui les regarde.



252. - REIMS. - Place Saint-Thimothée
Saint-Timothy Place

Carte postale. Reims - Place Saint-Thimothée. © Collection particulière.

Ce film aurait pu être vu et analysé avec le point de vue de ceux qui utilisaient les photographies aériennes lors de la Première Guerre mondiale ou des guerres suivantes. La vision stéréoscopique appuyée sur les informations techniques relevées pour chaque cliché permet d'identifier ce qui est représenté sur l'image, le toit d'une maison, un arbre remarquable ou une élévation de terrain. Les observateurs photographes, formés à l'étude de ce type d'image, pouvaient, comme on le dit si bien, les interpréter, et reconnaître boyaux, réseaux de barbelés, banquettes de tir, ou tout autre élément du dispositif guerrier²¹. À chacun son métier; dans notre cas, il s'agissait de chercher des traces de vie humaine après un cataclysme. Il est d'autres images animées bien rares, prises cette fois du sol, pendant la guerre, qui laissaient filtrer l'ampleur du désastre, notamment deux documents filmiques tournés par des opérateurs de l'armée britannique.

Le premier, *Romicourt-Armentières 1918. Advance to Victory*²², dure trois minutes. On y voit des files de camions remplis de soldats sur une route qui les mène sans aucun doute vers la victoire, mais qui les fait aussi passer au milieu d'un ex-champ de bataille, tout aussi vide que ceux filmés depuis le dirigeable. Il ressemble à une immense décharge à ordures où des débris de toutes sortes cachent le sol. Pas une âme qui vive à l'horizon, mais un cimetière où des croix de bois s'alignent à perte de vue. Sur un gros plan, on peut lire une inscription sur la tombe d'un soldat allemand: «10893 † 31.5.18».

Dans le second film, intitulé *August Offensive*²³, des soldats britanniques, portant des sortes de rails et des caisses de munitions, traversent un village dont un panneau indicateur donne le nom: Achet-le-Grand, mais qui n'est plus qu'un village de ruines. Et le mot ruines est un euphémisme, il faudrait plutôt dire tas de pierres. Ensuite le film

18

FISMES (Marne). — La Rue d'Ardres.



Carte postale. Fismes. La rue d'Ardres. © Collection particulière.

montre successivement les cités de Bailleul et de Meterens, sans qu'on puisse déceler la moindre différence. Tout juste si on peut penser qu'il y avait là une église parce qu'on distingue un morceau d'arche resté debout, sinon rien d'identifiable.

J'ai connu des anciens combattants qui me racontaient qu'après leur démobilisation, de retour chez eux, ils découvraient à la place de leur ville ou de leur village ces amas de pierres. Ils n'y sont pas restés et sont partis vivre ailleurs. Les cartes postales françaises éditées pendant la guerre diffusaient massivement et de manière lancinante des images de blessures, de mutilations et de mort ; seules celles des villes et des villages pouvaient être montrées. Inscription en creux,



24. *Carnet de route* d'André Renard, maréchal des logis au 1^{er} régiment de cuirassiers.



Carte postale. Fismettes. La rue du Bassin. © Collection particulière.

dans des paysages autrefois habités, des combats et blessures, mutilations et mort des combattants.

Depuis cette époque, l'herbe a repoussé. Les enfants des écoles visitent quelques mètres de tranchée propre et bien entretenue. Les amateurs de tourisme de guerre disposent de circuits routiers pour visiter les sites de la Grande Guerre. Ce tourisme ne date pas d'hier. En 1920, Michelin éditait déjà des guides illustrés des champs de bataille de 1914-1918. Même les combattants s'y livraient en pleine guerre, lorsque la ligne de feu se déplaçait légèrement. Six mois suffisent pour redonner des couleurs à ces paysages de boue et de pierres, comme le constate un maréchal des logis :

« Le 24 juin 1917. Visite à cheval des tranchées près de Tracy-le-Val que nous avons tenues cet hiver et abandonnées par les Boches. J'ai une impression d'après-guerre déjà. Arriver là où nous avons été tant sur le qui-vive, en pleine sécurité et pouvoir visiter minutieusement toutes les défenses, les traquenards que l'ennemi avait tendu devant nous ! C'est un vrai pèlerinage ! Mais comme la nature a vite faite de balayer, d'effacer tout, le sol si aride, si ravagé quand nous y étions, est rempli de buissons ; des fraises partout, mais les arbres déchiquetés qui sont morts d'avoir tant souffert, sont des témoins vivaces et laissent revoir encore les repères qu'ils nous donnaient. Mon gourbi est encore intact »²⁴.

Un champ de bataille, ce n'est pas seulement un paysage bien particulier, bouleversé et sans aucune végétation, c'est avant tout un lieu où on ne sent pas en sécurité !