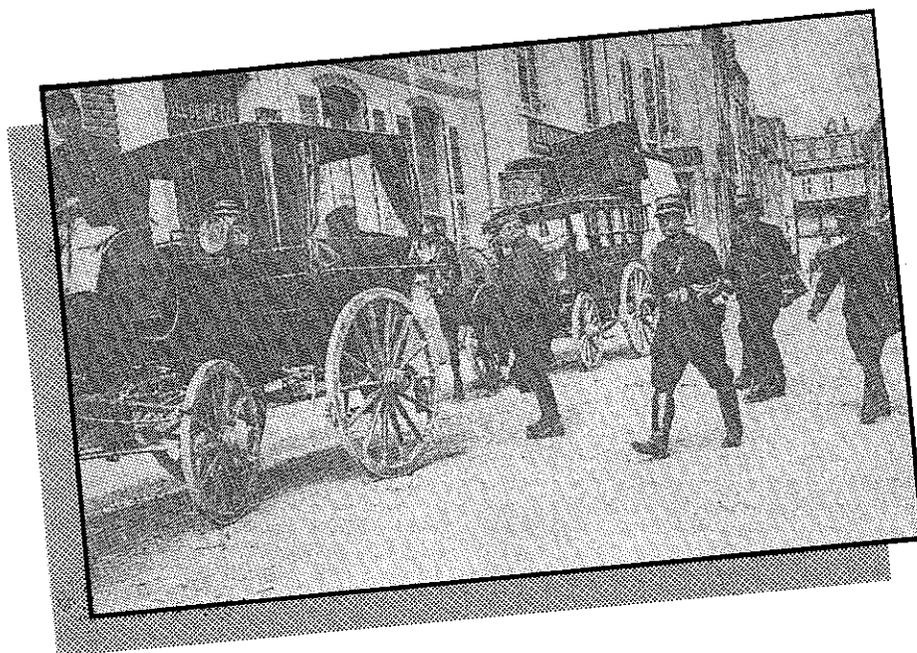


UN MINISTRE DANS LE CIEL DE TOUL EN 1905

Le mardi 24 octobre 1905, tout ce que compte en militaires le camp retranché et la place de Toul est en effervescence. En effet, ce jour-là, le ministre de la guerre Maurice Berteaux, accompagné du général de division Brun, chef d'état-major général de l'armée, du général de division Joffre, directeur du Génie, et de bien d'autres généraux, effectue une inspection des casernes et des forts du Toulais. Ce qui nous intéresse dans cette visite, ce sont les moyens de transport utilisés par le ministre.

Le ministre sur la "voie de 60"

Arrivé par l'express de Paris à deux heures du matin à la gare de Toul, il est conduit à la Sous-Préfecture par une voiture hippomobile couverte. Quelques heures plus tard, à sept heures et demie, un magnifique landau attelé à quatre chevaux lui permet de se rendre au 156e et 160e régiments d'infanterie. Rien de bien original à une époque où



Rien ne nous permet d'affirmer qu'il s'agisse des officiers qui accompagnaient le ministre de la Guerre, d'autant qu'ils semblent plutôt sortir du Café de la Comédie que du Théâtre.

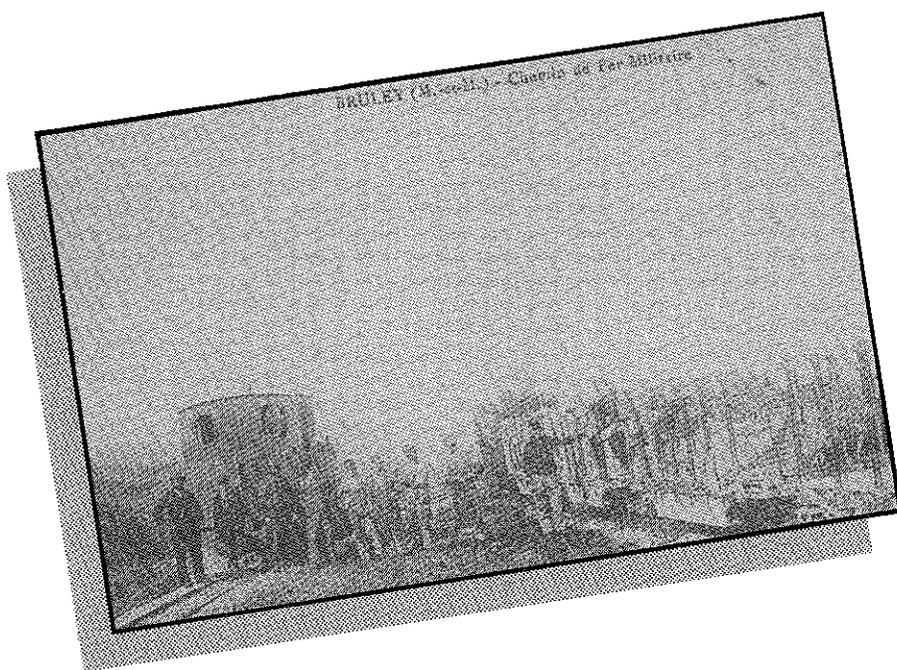
le cheval est toujours la plus belle conquête de l'homme et où l'automobile en est encore à ses premiers balbutiements -la voiture à pétrole n'est inventée que depuis un an-. En revanche, pour aller du 160e RI, qui se trouvait à Ecrouves, au fort du Saint-Michel, il emprunte un wagon Décauville. Ce petit train qui "évoluait" sur la "voie de 60" imaginée par l'inventeur des wagonnets basculants Paul Décauville, reliait les casernes, les forts, les fortins, les poudrières, les subsistances et le parc d'artillerie, aujourd'hui Etablissement Régional du Matériel. Cette voie stratégique était principalement desservie par des locomotives mises au point par le Colonel Péchot. La "voie de 60" ceinturait en grande partie la citadelle de Toul. Elle traversait, entre autres, l'avenue Victor Hugo, ce qui n'était pas sans causer quelques accidents à de malheureux civils étourdis.

Donc, notre ministre relie le fort du Saint-Michel via le signal de Bruley. Après la visite du principal fort de la défense de Toul, Maurice Berteaux et les généraux remontent dans le wagon et, en ce curieux équipage, gagnent la

station du square Victor Hugo. Il devait être étonnant ce wagon-salon aux dimensions bien inférieures à ceux des compagnies ferroviaires nationales. Pour s'en faire une idée, il suffit de visiter aujourd'hui le fort de Villey-le-Sec et de prendre le petit train de l'association "La Citadelle". Les wagonnets dans lesquels on peut monter, sont aujourd'hui à ciel ouvert, fermés, ils devaient ressembler à de gros jouets. (Saluons au passage cette association qui a restauré plusieurs locomotives et reposé quelques centaines de mètres de "voie 60").

En Lebaudy

Arrivés au square Victor Hugo, c'est certainement à pied, que ministre et généraux se dirigent vers le théâtre de la ville où un banquet est servi au foyer. Si nous ne connaissons pas la composition du repas préparé par Richard, propriétaire de l'Hôtel de la Comédie, en revanche nous savons que parmi les crus servis figurait un grand vin de Champagne mousseux provenant des Côtes du Saint-Michel. On croit rêver : il est vrai qu'en 1905, les maladies qui ravagè-



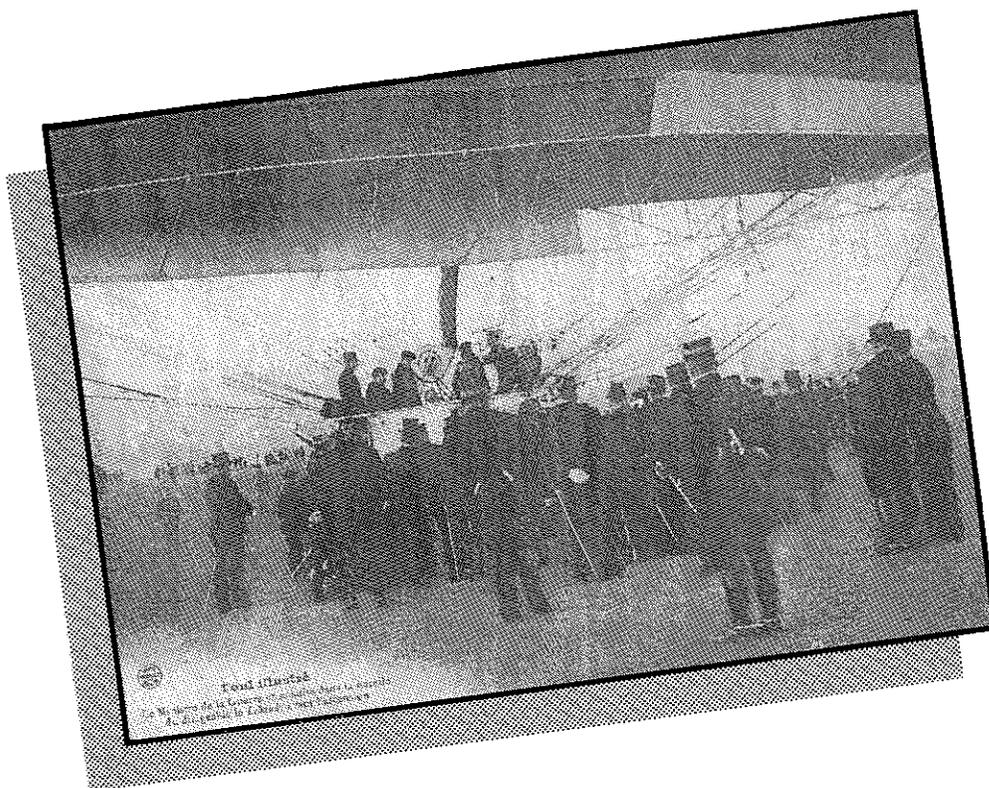
A gauche, il s'agit probablement d'une locomotive 020T, Koppel ou Jung. A droite, on distingue mal les deux cheminées d'une locomotive Péchot.

rent le vignoble toulais viennent seulement de faire leur apparition. A 14 heures, le ministre et sa suite reprennent l'inspection de la garnison par le 39^e régiment d'artillerie. Ce régiment créé à Toul en 1894 occupait intra-muros la caserne Rigny -à l'emplacement de la poste actuelle- et la caserne Fabvier, à la Justice. Après une rapide visite de cette caserne, du mess et de l'infirmerie, Monsieur Berteaux se rendit sur le plateau de la Justice où fut mené le dirigeable Lebaudy construit par l'industriel du même nom. Paul et Pierre Lebaudy étaient d'ailleurs présents ainsi que l'ingénieur Juillier et le pilote Juchmés. A 15h10, le ministre de la guerre, après s'être coiffé d'une casquette, monte dans la nacelle du dirigeable où se trouve le pilote déjà cité et Rey, le mécanicien. Ils sont rejoints par le commandant Gosard officier d'ordonnance, le commandant Bouttiaux et le capitaine Voyer de la commission militaire d'expérience. Puissant, en livrée jaune, le dirigeable

majestueusement s'élève dans les airs, projetant son ombre sur la foule enthousiaste venue nombreuse assister à cet événement.

Les dirigeables

Ce dirigeable était le troisième exemplaire construit par les frères Lebaudy. Les deux premiers, victimes d'un accident, eurent une carrière éphémère. Que de progrès réalisés depuis la première ascension d'un ballon à air chaud le 4 juin 1783. En un peu plus de cent vingt ans, l'homme a définitivement conquis l'espace. Si Jean François Pilâtre de Rozier est le premier homme à s'être élevé dans le ciel en ballon captif, Henri Giffard inaugure, le 24 septembre 1852, le premier vol d'un ballon dirigeable propulsé mécaniquement. Les trois chevaux développés par la machine à vapeur de ce dirigeable ne lui permettent cependant pas d'atteindre une vitesse supérieure



Dans quelques instants, le Lebaudy va s'élever dans les airs. A droite de la nacelle, on devine le maire de Toul, Albert Denis. Il tient dans ses mains le chapeau haut-de-forme que le ministre lui a confié avant de monter dans l'engin; derrière le maire, des militaires maintiennent les filins du dirigeable.

Tout illustré

Encore 29 jours demain

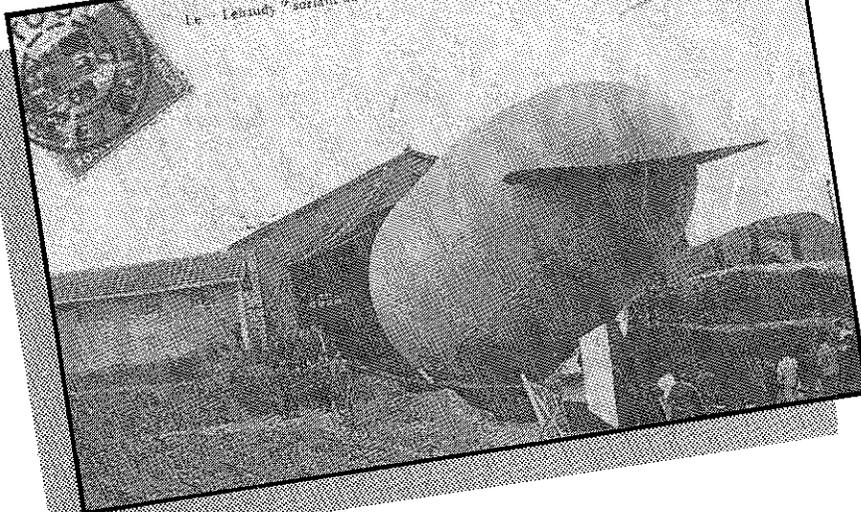
Le Merveilleux dirigeable Lebaudy au Parc aéronautique du 59^e d'Artillerie
longueur 78 mètres, hauteur 18 mètres, renfermant un volume
de gaz de 3100 mètres cubes.



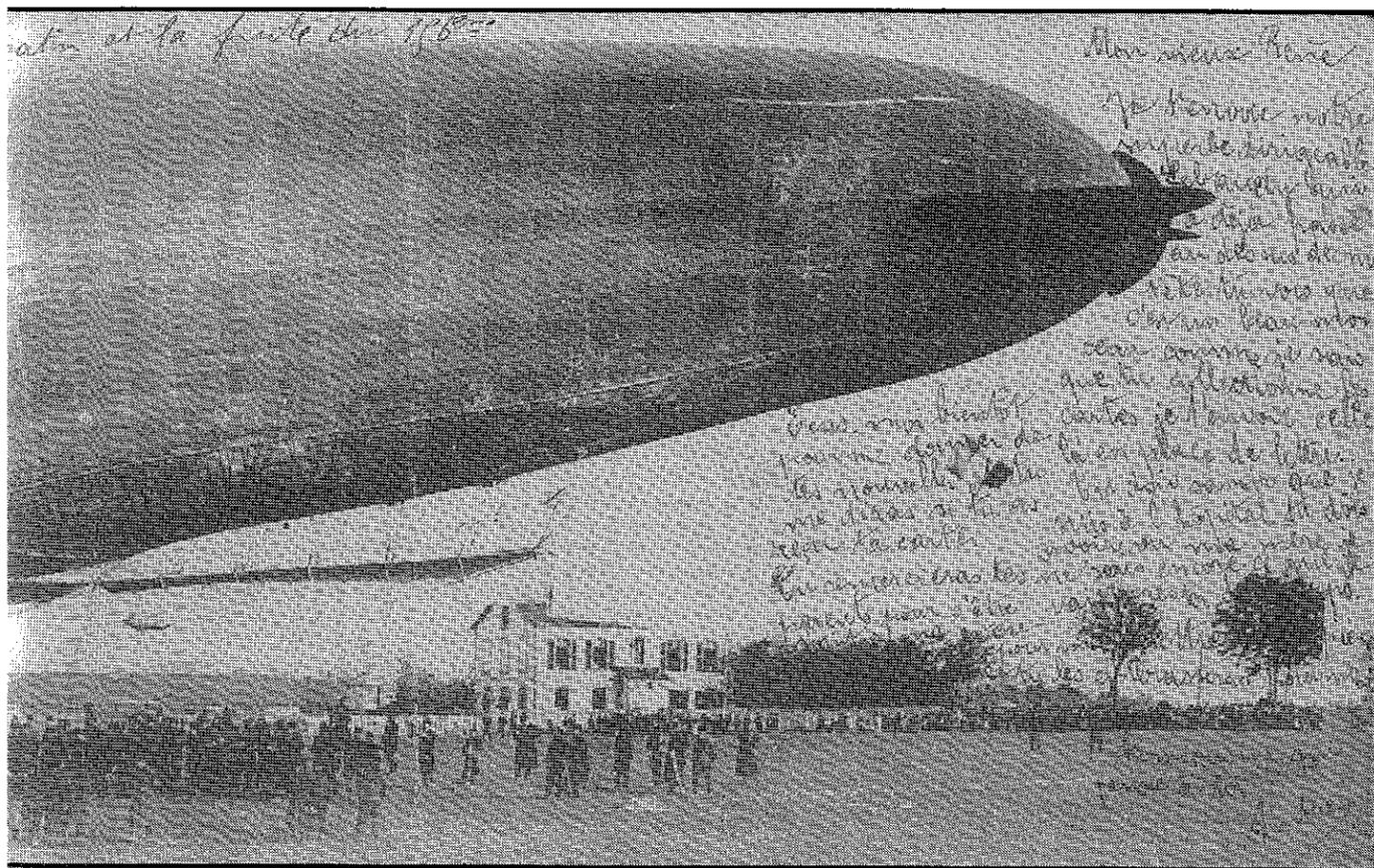
Tout illustré

Le Lebaudy s'attendant de son hangar pour la première fois

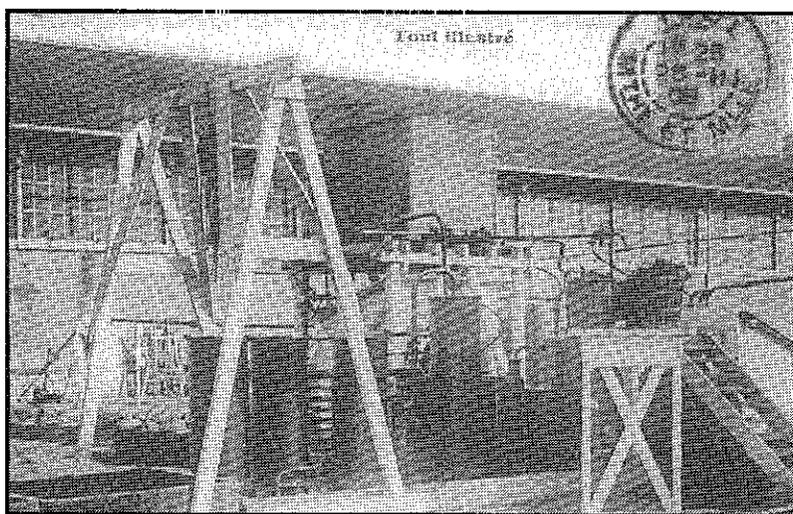
Lebaudy



Il n'existait pas, à Toul, de hangar suffisamment haut pour abriter le Lebaudy. Aussi fut-il nécessaire de creuser en hâte le sol de ce bâtiment situé à la Justice.



Le dirigeable Lebaudy, acquis par l'armée en 1905, fut envoyé à Toul la même année, en raison de la crise qui venait de s'ouvrir entre la France et l'Allemagne au sujet du Maroc. Une fois la tension retombée, après la conférence d'Algésiras en avril 1906, le Lebaudy fut affecté au camp de Meudon pour servir de vaisseau-école.



Avec ses 58 mètres de long et ses 18 mètres de haut, il ne fallait pas moins de 3400 mètres cubes de gaz hydrogène pour gonfler le Lebaudy.

à 11 km/heure, ce qui est insuffisant pour lutter contre le vent. Aussi faudrait-il encore attendre trois décennies pour que, de succès en échecs, le 1er août 1884, Charles Renard et Arthur Krebs réalisent le premier vol en circuit aérien fermé avec le dirigeable "Le France". Malgré cela, les ballons dirigeables sont toujours considérés comme une utopie et l'utilisation qui pourrait être faite de ces mastodontes volants est encore mal perçue. La recherche et la construction, tant en France qu'à l'étranger, restent le fait d'hommes seuls.

En Autriche, David Schwartz construit en 1897 un dirigeable rigide, entièrement constitué en feuilles d'aluminium de 0,2 mm d'épaisseur. En Allemagne, le premier ballon dirigeable du baron Ferdinand Von Zeppelin effectue son premier vol. De conception rigide, il dépasse en dimensions tous les autres dirigeables. Malgré ses 128 mètres de longueur et son volume de 11000 m³, en cette année 1900, le Zeppelin ne détient pas la suprématie de l'air, la première place revient à la France grâce aux industriels Lebaudy et au Brésilien Alberto Santos Dumont. Cette notoriété, elle la conservera jusqu'en 1909, date de la mise en service par l'Allemagne, de la deuxième génération des Zeppelins.

A la veille de la guerre de 14-18, la France, comme l'Allemagne, ne comptait que quelques dirigeables. Parmi les plus célèbres appareils français "l'Adjudant Vincenot" était en garnison à Toul. Nous reviendrons dans un prochain numéro sur ce dirigeable. Mais pour l'heure, sans vouloir minimiser l'action des dirigeables durant la première guerre mondiale, évoquons quelques anecdotes. Dans les premiers mois qui suivirent le conflit, on vit un jour le pilote français Jean Navarre attaquer un Zeppelin avec pour seule arme un couteau. Il est vrai que, cantonnés à des missions d'observation, avions et dirigeables ne possédaient pas d'arme fixe. Mais très vite, on leur reconnaitra un rôle offensif. Ainsi, en 1916, en un seul bombardement sur Londres par un Zeppelin, on dénombre 22 morts.

Des cibles faciles

Dans la nuit du 6 juin 1915, le sous-lieutenant John Warneford, qui venait de décoller de Belgique, aperçoit un Zeppelin se dirigeant vers l'Angleterre. Ayant reçu l'ordre d'intercepter tout dirigeable ennemi, le pilote place son avion cinquante mètres au-dessus et lâche ses bombes sur le Zeppelin qui explose en une immense gerbe de feu qui soulève l'avion et le retourne. Heureusement pour lui, le pilote réussit à se rétablir. Quant au dirigeable et à son équipage, voici ce que Warneford écrivit : "Eparpillées en morceaux enflammés, des centaines d'étranges et terrifiantes torches descendaient lentement vers la terre".

La nuit, malgré les feux de reconnaissance, il n'était pas aisé d'identifier la nationalité des dirigeables et l'on tirait sur tout ce qui volait. Ainsi, en août 1914, l'artillerie allemande réussit à abattre un de ses trois derniers Zeppelin. Pour ne pas être en reste, l'artillerie française fait mille trois cents trous dans un de ses propres dirigeables, loge deux obus dans un autre et oblige un troisième à se poser. Exaspéré, le général Joffre interdit de tirer sur quelque dirigeable que ce fût. Dès 1916, l'aviation remisa au second plan les dirigeables. Affectés dans un premier temps à des bombardements de nuit sur le front de terre, on les céda ensuite à la marine pour lutter contre les... sous-marins.

Mais, en ce 24 octobre 1905, l'ennemi c'est le vent. Celui soufflant du Nord-Est est assez fort, il n'empêche cependant pas le Lebaudy de survoler Toul et ses environs. Après quarante minutes de vol, le dirigeable, tout aussi majestueusement qu'à l'ascension, se pose au point de départ. Ravi, le ministre félicite constructeurs, pilote et mécanicien. Il reçoit les félicitations du maire de Toul, Albert Denis qui n'imagine pas qu'un jour de 1912, il effectuera lui aussi un vol au-dessus de Toul.

Epilogue

Vers 17h30, le ministre de la guerre quitte Toul pour Lunéville escorté d'un escadron du 39^e régiment d'artillerie. Confortablement installé au fond de sa voiture, Maurice Berteaux est loin de se douter que dans moins d'un mois, il ne sera plus ministre. Il retrouvera plus tard son portefeuille de la Guerre et trouvera une fin tragique, le 22 mai 1911, lors d'un meeting aérien. Ce jour-là, un pilote effectuant une fausse manoeuvre, piqua sur les spectateurs qui se mirent à courir. Le ministre, au lieu de se coucher, courut également, ce qui le perdit. L'avion le happa et l'hélice lui sectionna le bras droit. Maurice Berteaux, qui avait tant fait pour la promotion de l'aviation trouvait, à 59 ans, une mort bien injuste.

Cet article n'a, bien évidemment, d'autre prétention que d'être un soutien aux cartes postales présentées ici. Pour les lecteurs qui seraient intéressés par l'histoire des ballons dirigeables, nous leur conseillons de se reporter aux ouvrages suivants :

- "Glanes et Grapilles", René Nouveau.
- "Histoire de l'aviation", René Chambre, Ed. Flammarion.
- "Les As de l'aviation", Ezra Bowen, Ed. Time-Life.
- "Les Ballons d'observations", Joseph Branche, Ed. Sorepi Domergue.
- "Historama", hors série, mai 1967.

GÉRARD HOWALD
