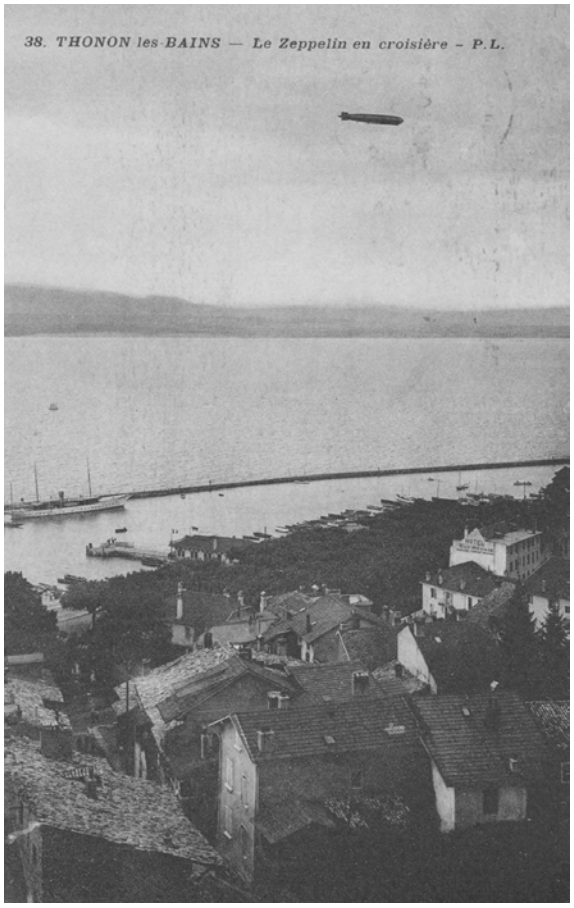
Influences culturelles des Zeppelins



Le Zeppelin occupait une place importante dans la vie culturelle suisse des années 1920 et 1930. Ses exploits furent largement popularisés par le cinéma : après le raid transatlantique de 1928, puis la circumnavigation du Graf Zeppelin en 1929, des films consacrés à ces voyages furent projetés à Lausanne et à Genève. Après la catastrophe du Hindenburg en 1937, les images du drame furent même diffusées dans les actualités cinématographiques.

L'intérêt pour les dirigeables dépassait toutefois le simple spectacle. Les sociétés savantes genevoises consacrèrent plusieurs conférences aux expéditions aériennes et polaires du Graf Zeppelin. Le raid arctique de 1931, qui parcourut 13 200 kilomètres jusqu'au-delà du 83e parallèle, suscita notamment une conférence du professeur Mercanton en 1932, illustrée par des documents remarquables. Cette expédition était également mise en perspective avec les autres grandes explorations polaires, notamment celles de Wegener, Wilkins, Amundsen et Byrd.

Enfin, les récits de ces voyages rencontraient un véritable succès auprès du public. Des explorateurs et des journalistes ayant participé à ces expéditions étaient invités à donner des conférences accompagnées de projections. En janvier 1930, Léo Gerville-Réache, du Matin de Paris, présenta ainsi à Lausanne son voyage autour du monde, avant de donner une conférence à Genève quelques semaines plus tard. Ces manifestations permettaient au public de découvrir des contrées lointaines et de partager, par procuration, l'aventure des grands voyages aériens « avec les risques en moins ».

Ainsi, le Zeppelin ne fut pas seulement un spectacle aérien : il devint également un objet de curiosité scientifique, un support de diffusion cinématographique et un moyen de faire voyager l'imaginaire du public à travers les expéditions et les récits d'aventure.

Les Zeppelins, symbole aérien nazi (1933-1937)

L'enthousiasme suscité par les « paquebots volants » à la fin des années 1920 s'estompa progressivement avec les crises politiques des années 1930. Les craintes liées à leur éventuel usage militaire et à l'espionnage apparurent dès 1931. Certains observateurs dénonçaient ainsi « cet engin de guerre, camouflé en touriste » et soupçonnaient les Zeppelins de réaliser

des prises de vues à des fins d'espionnage. Les autorités suisses se montrèrent toutefois rassurantes, estimant que les cartes topographiques disponibles rendaient de telles photographies inutiles. La question de la sécurité aérienne restait néanmoins encadrée : les itinéraires devaient être annoncés aux autorités et certains secteurs militaires, notamment le Gothard et Saint-Maurice, ne pouvaient être survolés.

À Genève, le Zeppelin conserva encore en 1932 une image largement sympathique. La presse évoquait avec amusement le « long fuseau d'argent » qui semblait « affectionner tout particulièrement notre pays ». L'arrivée d'Hitler au pouvoir, en janvier 1933, changea cependant profondément cette perception. L'apparition de la croix gammée sur le fuselage transforma progressivement le Zeppelin en symbole visible du nouveau régime allemand. Lors de son passage au-dessus de Genève et de Lausanne en août 1933, la presse dénonça ainsi « le Zepp qui promène sa croix gammée » et l'« émissaire du militarisme germanique ». Le souvenir de l'utilisation des Zeppelins comme bombardiers durant la Première Guerre mondiale renforçait ces inquiétudes.

La presse suisse s'interrogea également sur le rôle du Dr Eckener, figure centrale de l'industrie des dirigeables. Certains journalistes soulignaient son passé militaire et redoutaient que les vols du Zeppelin servent à collecter des renseignements sur le territoire suisse. Ces critiques doivent toutefois être nuancées : Eckener était hostile au nazisme et fut progressivement marginalisé par le régime, avant d'être écarté de la direction de la société Zeppelin. La nazification progressive de cette dernière contribua néanmoins à détériorer durablement l'image des dirigeables à l'étranger.

Le lancement du Hindenburg en 1936 accentua encore cette évolution. Plus grand et plus moderne que le Graf Zeppelin, il effectua notamment un passage au-dessus de Genève le 16 juin 1936, décrivant « plusieurs cercles autour de St-Pierre ». Contrairement au Graf Zeppelin, dont les moteurs étaient particulièrement bruyants, le Hindenburg se distinguait par sa relative discrétion sonore. Son passage suscita toutefois moins d'émerveillement que de nouvelles interrogations sur les intentions allemandes, notamment en raison de la multiplication des survols du territoire suisse.

Les tensions atteignirent leur sommet en 1936-1937. Le Hindenburg et le Graf Zeppelin furent accusés de survoler des zones militaires, parfois à très basse altitude, alors que plusieurs avions allemands étaient eux aussi signalés au-dessus du territoire suisse. La découverte, en 1936, de photographies aériennes allemandes représentant notamment des installations militaires suisses renforça les soupçons d'espionnage. Le Conseil fédéral chercha cependant à minimiser ces incidents, invoquant des erreurs de navigation ou de simples malentendus.

Le point culminant fut atteint en avril 1937, lorsque le Graf Zeppelin survola à environ 150 mètres des troupes suisses en manœuvre près de Schaffhouse. L'incident provoqua une vive irritation dans la population et au sein de l'armée. L'explication officielle — un écart de route dû au mauvais temps — ne suffit pas à dissiper les soupçons, d'autant que des incidents similaires s'étaient déjà produits. Quelques jours plus tard, la catastrophe du Hindenburg à Lakehurst, le 6 mai 1937, mit brutalement fin à cette période de tensions.

La presse continua néanmoins à s'interroger sur le rôle des dirigeables. La présence, parmi les victimes du Hindenburg, d'un officier du Nachrichtendienst allemand fut notamment considérée comme susceptible de renforcer les soupçons d'espionnage.

Ainsi, entre 1933 et 1937, le Zeppelin passa progressivement, dans la perception suisse, du statut de curiosité technologique et de symbole de modernité à celui d'emblème du régime nazi et de possible instrument de surveillance. La croix gammée, les survols de zones militaires et les tensions internationales transformèrent profondément le regard porté sur ces « paquebots volants ». Leur disparition après 1937 marqua donc autant la fin d'une technologie que celle d'un imaginaire aérien devenu indissociable de la montée des périls européens.

Quoi qu'en ait dit le Conseil fédéral, l'altitude à laquelle volaient les Zeppelins leur permettait d'observer une grande partie du territoire helvétique, alimentant ainsi les craintes d'espionnage.



Vue de Nyon prise depuis le Graf Zeppelin avant le 30 juin 1936 (date d'oblitération de la carte postale, J. Gaberell Photograph. Anstalt, Thalwil).

La fin des Zeppelins (1937-1940) et la guerre aérienne.

L'usage des Zeppelins à des fins d'espionnage militaire fut confirmé après la Seconde Guerre mondiale. À la veille du conflit, le 3 août 1939, le Graf Zeppelin II fut ainsi observé au large des côtes écossaises. Si les autorités britanniques se montrèrent rassurantes, affirmant que cette présence « ne cause aucune inquiétude dans les milieux officiels britanniques », L'Humanité ironisa sur ce Zeppelin qui se serait promené « par erreur » au large de l'Écosse.

Cette présence n'était pourtant pas anodine et confirmait les soupçons qui avaient entouré les survols allemands durant les années précédentes.

Ces inquiétudes s'inscrivaient dans un contexte plus large : depuis la Première Guerre mondiale, les aéronefs étaient associés à la guerre et aux bombardements. Dans les années 1930, le développement de la guerre aérienne renforça cette crainte. Le bombardement de Guernica par la Légion Condor, le 26 avril 1937, le même jour que le survol du Hindenburg à Schaffhouse, en fut une illustration particulièrement marquante.

La Suisse neutre ne fut d'ailleurs pas épargnée par les dangers de la guerre aérienne. Le 12 juin 1940, en pleine débâcle française et deux jours après l'entrée en guerre de l'Italie, des avions britanniques bombardèrent par erreur Renens et Genève, faisant au moins sept morts et plusieurs dizaines de blessés. Leur objectif était le nord de l'Italie et un appareil aurait confondu Genève avec Genova (Gênes).

Le regard porté sur les aéronefs avait alors radicalement changé. Le Journal de Genève du 13 juin 1940 dénonçait l'imprudence des habitants qui sortaient observer les avions : « lorsque des avions circulent dans le ciel, ce n'est pas le moment d'aller bavarder dans la rue ». Quelques années plus tôt, la population se précipitait encore aux fenêtres pour admirer le passage des Zeppelins ; désormais, la présence d'un appareil dans le ciel était devenue une source de danger.



Vol du LZ-130 Graf Zeppelin II au-dessus de Friedrichshafen (Carte postale de Aubert Ulrich Verlag, Ravensburg/Württemberg).

Ce dernier Zeppelin, lancé en septembre 1938, était de construction similaire à celle du LZ-129 Hindenburg. Il ne fut jamais observé au-dessus du Léman et fut détruit par les nazis en 1940 sans avoir eu de carrière commerciale. On notera la peinture sur la queue de croix gammées, symbole hitlérien qui contribuera à discréditer les dirigeables en même temps que la situation internationale se dégradait.

La fin des Zeppelins et leur héritage

Après 1937, aucun Zeppelin ne survola plus la Suisse et, dès 1939, le déclin définitif des dirigeables était annoncé. Plusieurs facteurs expliquaient leur abandon : la catastrophe du Hindenburg, le refus américain de fournir de l'hélium, ainsi que la concurrence croissante des hydravions, plus rapides et moins coûteux pour les liaisons transatlantiques.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les nazis mirent définitivement fin à l'aventure des Zeppelins. Les Graf Zeppelin I et II furent démantelés pour récupérer leurs matériaux. Le 20 février 1940, leur destruction fut ordonnée et, le 6 mai suivant, les hangars de Francfort, d'où partaient les grandes croisières transatlantiques, furent dynamités.

Après-guerre, les dirigeables survécurent sous une forme très différente : plus petits et principalement utilisés à des fins publicitaires. En Suisse, le transport de passagers par Zeppelin ne reprit qu'en 2001, avec des appareils de type « NT » (Neue Technologie) exploités au-dessus du lac de Constance et de la Suisse orientale.

Le ciel lémanique ne retrouva toutefois jamais les grands dirigeables des années 1930. L'aéroport de Cointrin accueillit néanmoins d'autres symboles de l'innovation aéronautique : le Concorde s'y posa le 31 août 1976, puis l'Airbus A380, le plus grand avion de transport de passagers, le 21 janvier 2010. Ces appareils ont, à leur manière, prolongé l'histoire de ces « géants des airs » qui avaient autrefois fasciné les Genevois.

Pierre-Léonard ZAFFALON

Références :

Hugo Eckener, Rolf Italiaander, Im Zeppelin über Länder und Meere: Erlebnisse und Erinnerungen, Wilhelm Heyne Verlag: München, 1979.

Im Zeppelin über der Schweiz, édité par Hans von Schiller, images de Ernst Erwin Haberkorn, Orell Füssli: Zurich, 1930.

Guillaume de Syon, Zeppelin! Germany and the airship, 1900-1939, 2002, Baltimore: John Hopkins University Press.

Maurice Role, L'étrange histoire des Zeppelins, France-Empire: Paris, 1972.

Erich Tilgenkamp, Schweizer Luftfart, vol. 1, Aero-Verlag, 1941.

Lutz Tittel, LZ 129 « Hindenburg », Schriften zur Geschichte der Zeppelin-Luftschiffahrt N°5, Friedrichshafen, 1987.