

Léo Dex et les romans « aérostatiques »

Léo Dex and the “aerostatic” novel

Jean-Yves Puyo

Laboratoire TREE (Transitions Énergétiques et Environnementales)

UMR n°6031 CNRS-Université de Pau et des Pays de l’Adour

jean-yves.puyo@univ-pau.fr

<https://orcid.org/0000-0002-8610-0859>

Abstract

Between 1895 and 1904, Captain Edouard Deburax, under the name Léo Dex, wrote several novels that fully embraced the codes of the *geographical novel*. Most of his writings, following in the footsteps of Jules Verne’s *Cinq semaines en ballon* (1863), were intended to take the reader mainly to Africa. So, is he a mere imitator? In fact, he differs from Verne in that he himself was a nationally and internationally recognized balloonist. And if he did not invent the “balloon novel”, he was nonetheless the most prolific contributor to the genre.

Keywords: geographical novel, aerostatic novel, Edouard Deburax, Léo Dex, Jules Verne

En janvier 1903, les lecteurs du plus célèbre quotidien français de l’époque, *Le Petit Journal*, apprenaient la réunion dans le sud algérien d’une expédition nationale chargée de tester un nouvel aérostat autonome appelé à traverser le Sahara : « Le rêve de Jules Verne, l’imaginaire écrivain, va, peut-être, se réaliser, et nulle partie de l’immense “Océan des sables” ne demeurera plus inconnue à la Science » (Anonyme, 1903). Cette initiative est alors à mettre au crédit du capitaine Édouard Deburax, commandant d’aérostatiers auprès de l’état-major particulier du corps du génie. À l’exemple de son collègue Émile Driant¹, Deburax, en parallèle de sa car-

¹ Né en 1855 au sein d’une famille bourgeoise de province, Émile Driant choisit le service des armes en intégrant Saint-Cyr en 1875. Officier d’ordonnance du célèbre général Boulanger, ministre de la

rière militaire, signa sous le nom d'artiste de Léo Dex, seul ou en collaboration avec Maurice Dibos (1855-1931), de nombreux romans destinés à la jeunesse reprenant pleinement les codes du *roman géographique*. Selon Matthieu Letourneux, le roman géographique constitue une composante d'un genre littéraire plus vaste, le *roman d'aventure*, qui combine « [...] dépaysement, évènements risqués (mésaventures) et imagination romanesque. Ces trois notions jouent chacune à leur façon un rôle fondamental » (Letourneux, 2010, p. 33).

S'inscrivant dans le prolongement d'une veine fameuse, à savoir les *Cinq semaines en ballon* (1863) de Jules Verne, Deburaux se proposait de faire cheminer le jeune lecteur principalement en Afrique, continent alors au cœur d'un important affrontement géostratégique entre différentes puissances coloniales européennes. Aussi, l'auteur serait-il un simple imitateur de Jules Verne comme bien d'autres ? La réponse n'est pas simple... Comme nous le verrons, il se différencie du grand maître déjà par le fait qu'il fut lui-même un aérostatier reconnu nationalement et internationalement. Et s'il n'est pas l'inventeur du « roman de ballon », l'imagination de Verne ayant joué en premier, il n'en fut pas moins le plus prolifique dans cette veine. Cette modeste recherche se propose donc de redécouvrir un de ces multiples auteurs français de romans géographiques, de nos jours bien oubliés.

ROMAN GÉOGRAPHIQUE VS SCIENCE GÉOGRAPHIQUE

Pourquoi un géographe s'intéresse-t-il à ce type de littérature populaire ? En fait, notre petite recherche s'inscrit dans un champ d'études plus vaste consacré aux romans géographiques « de la grande époque » (1860-1914) et à leurs auteurs. Nous posons comme hypothèse que ce type de littérature destiné à un large public joua un rôle non négligeable dans le succès remarquable qu'a connu en France la discipline géographique, des années 1860 à la Première Guerre mondiale. Ce véritable « âge d'or » (hélas à jamais disparu) s'explique par la combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, les conflits armés découlant de l'expansion territoriale de la France après la cruelle défaite de 1870 face aux États germaniques, en Afrique comme en Asie, ont constitué une aubaine tant pour les géographes en éveillant l'intérêt du grand public pour cette discipline que pour les romanciers et feuilletonistes populaires. L'essor de la géographie, dont celle dite coloniale (Clerc, 2017), est alors soutenu par une presse spécialisée florissante, à l'exemple de la revue de qualité *Le Tour du Monde*, fondée en 1860 par Émile Charton et publiée par la grande maison Hachette. Nous

Guerre en 1886, dont il épouse une de ses filles, il subira par la suite les effets de la disgrâce « express » de son beau-père. En parallèle, très tôt, dès 1888, il se lance sous le pseudonyme de *capitaine Danrit* dans l'écriture de romans d'anticipation où les aventures dépeintes sont destinées à exalter le patriotisme de ses jeunes lecteurs. Il publia à tour de bras (plus de trente ouvrages) jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale où il perdit la vie dans les tout premiers jours de la bataille de Verdun (22 février 1916).

pouvons de même citer le *Journal des Voyages* au sein duquel la charge fictionnelle des articles n'était guère compensée par la *Chronique des voyages et de la géographie* rédigée par Jules Gros, l'éphémère président à vie de la République de Coumani (cf. Fuligni, 1997 ; Puyo, 2011). Il faut dire que le dernier quart du XIX^e siècle est aussi très marqué par les explorations (la recherche des sources du Nil, l'exploration du vaste bassin amazonien, etc.) mais aussi par une multitude d'évènements de nature géopolitique demandant un recours quasi obligatoire à un atlas afin de pouvoir imaginer, par exemple, la révolte des Pavillons Noirs au Tonkin, Gordon Pacha assiégé dans Khartoum par les troupes du Mahdi, le massacre de la mission Flatters, Marchand et sa course au Nil se terminant à Fachoda ou encore la prise de Port-Arthur par les Japonais. Les grands chantiers coloniaux participent aussi de ce mouvement (le percement du canal de Suez ou encore celui de Panama) de même que divers projets utopiques alors largement débattus, comme la mer intérieure du capitaine Roudaire² (cf. Soubeyran & Bencheik, 1993 ; Puyo, 2020). Comme le souligne Jean-Marie Seillan,

Autant de sources qui fournissaient à cette littérature des matériaux propres à dépayser les lecteurs sous la forme de romans d'aventures. Publiés à des fins de divertissement, ces romans prétendaient être des instruments de vulgarisation historique, géographique et ethnologique, et servaient souvent de canal à la propagande colonialiste (Seillan, 2011, p. 37).

D'autre part, la littérature de jeunesse débordait alors de géographie. Nous pensons bien sûr aux écrits de Jules Verne, membre de la Société de Géographie de Paris et dont la série des *Voyages extraordinaires* multiplie les emprunts aux grandes signatures contemporaines du monde de la géographie française et de l'exploration (Conrad Malte-Brun, Élisée Reclus, Jules Crevaux, Jean Chaffanjon, etc.) : « L'œuvre de Jules Verne a une vocation didactique : son ambition est notamment d'enseigner la Géographie (la majuscule est volontaire) et de faire partager ses goûts pour les sciences et la technique » (Dupuy, 2005, p. 23). Mais à côté de cette grande figure, considérée par Michel Tournier comme « le plus grand des écrivains géographes » (2005, p. 9), ils sont très nombreux à brasser une information de type géographique pour planter le cadre de leurs romans d'aventure exotiques, voire coloniaux ; on peut citer par exemple le grand rival malheureux de Jules Verne, Louis Bousсенard, mais aussi Gustave Ainaud, Edmond Deschaumes, Armand Dubarry, Paul Ivoi, Louis Jacolliot, André Laurie, Edgar Monteil, Louis Noir, Paul de Sémant, Victor Tissot, Raymond Villars, entre autres.

Les travaux de Lionel Dupuy ont montré que ces *romans d'aventures géographiques* ou *romans géographiques* présentent des codes d'écriture qui leur sont propres, à savoir :

- une forte dimension géographique, avec un cadre généralement très exotique pour un lecteur lambda ;

² À noter que l'on retrouve cet épisode relaté dans un des romans de Deburaux, *Au pays des Touaregs* (Dex, 1901).

- un discours possibiliste, à savoir une tentative d'explication des différences entre les modes d'organisation des sociétés par les seules caractéristiques du *milieu*³, avec des rapports Homme / Nature présentés comme idéaux ;
- des récits reflétant très souvent l'idéologie colonialiste de l'époque (cf. Dupuy, 2013) ;
- un chronotope particulier : les aventures se déroulent « *ici et autrefois* » pour les romans historiques et, inversement, « *ailleurs et maintenant* » pour les romans géographiques (cf. Dupuy, 2009, p. 11) ;
- des ouvrages présentant une mission pédagogique affichée, multipliant les longues descriptions à destination des jeunes lecteurs consacrées aux caractéristiques des lieux parcourus par les protagonistes (relief, faune, flore, « *peuplades* » rencontrées, etc.) ;
- enfin, une géographie du réel combinée à une géographie imaginaire. Le passage de l'une à l'autre se fait par l'intermédiaire de ce que Lionel Dupuy nomme le *merveilleux géographique* (2017) : il s'agit de la combinaison du *merveilleux exotique* cher à Tzvetan Todorov⁴ avec un *récit poético-mythique*, vecteur de connaissances scientifiques⁵. Ce *merveilleux géographique* permet ainsi d'expliquer, par exemple, le succès toujours actuel des célèbres *Voyages extraordinaires* de Jules Verne qui constituent l'archétype du roman géographique (cf. Dupuy & Puyo, 2014).

Aussi, après avoir évoqué dans d'autres travaux les figures de Louis Bousenard, Émile Carrey, Désiré Charnay ou encore Jules Gros, poursuivons-nous nos efforts de redécouverte d'auteurs de romans géographiques tombés dans les oubliettes de l'histoire après avoir néanmoins connu de leur vivant une réelle célébrité.

QUELQUES ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES À PROPOS D'ÉDOUARD DEBURAUX

Édouard Léopold Joseph Deburaux, né d'un père militaire, se dédia à une carrière dans les armes en réussissant en 1884 le concours d'entrée de la prestigieuse École

³ Par *milieu*, nous entendons le produit de l'interaction « entre l'homme et la nature, entre le biologique et le social » (Soubeyran, 2003, p. 618).

⁴ « [le *merveilleux exotique* rapporte] des événements surnaturels sans les présenter comme tels ; le récepteur implicite de ces contes est censé ne pas connaître les régions où se développent les événements [...] » (Todorov, 1970, p. 60).

⁵ « Sept siècles environ avant Jésus-Christ, quand le mythe informait la connaissance scientifique, l'œuvre d'Homère relevait d'un genre où le discours géographique prenait une facture poétique. Comme il avait une valeur pédagogique reconnue, ce genre s'est perpétué pour cette raison jusqu'au XVIII^e siècle » (Berdoulay, 1988, p. 18).

Polytechnique⁶, intégrée à un rang somme toute modeste (187° sur 227). Pour l'anecdote, il est amusant de croiser les données anthropomorphiques de sa fiche d'étudiant (« cheveux et sourcils châains clairs », « taille d'un mètre 76 centimètres », etc.) avec cette description d'un fringant capitaine, héros récurrent de ses romans : « Le capitaine de génie d'Ex, jeune homme élancé, d'une taille au dessus de la moyenne, à la courte moustache brune, au front haut couronné d'une chevelure châtain presque noire coupée court, aux yeux petits d'une grande douceur d'expression, pouvait avoir de trente à trente-cinq ans » (Dex, 1904, p. 5)...

Un an plus tard, ses résultats scolaires n'avaient pas évolué significativement ; il était en effet déclaré admissible dans les services publics (tant civils que militaires) au 177° rang sur une promotion finale de 222 étudiants. Or, le choix de la poursuite de formation et, par la suite, de carrière était conditionné par ce rang de sortie. Ainsi, on distingue alors les *bottiers* (destinés à une carrière civile) et les militaires, sachant que, dans l'ordre de préférence, les Mines (*la fine botte*) constituent l'affectation la plus recherchée, suivie par les Ponts et Chaussées (*la grande botte*) puis les constructions navales, les manufactures de l'État (tabacs, poudres et salpêtres) et les télégraphes. Enfin, ceux qui n'ont pu obtenir de carrière civile au choix, à savoir *les rats de botte*, embrassent la carrière militaire. Et ce fut le cas d'Édouard Deburaux qui intégrait le corps du génie militaire (au 43° rang sur un total de 54) au grade de sous-lieutenant.

Le génie militaire est alors chargé de mettre en œuvre les ballons d'observation dont l'usage dans l'armée française s'est particulièrement développé à l'occasion de la guerre de 1870 contre les États germaniques. Depuis 1876, un atelier militaire – dans le cas de l'aviation, on parlera plus tard de base aérienne – lui est consacré, l'*Établissement Central de l'Aérostation Militaire*, créé dans une partie du parc de l'ancien château de Meudon (commune de la banlieue sud-ouest parisienne), transformé à la même période en une annexe de l'Observatoire astronomique de Paris. Selon Marie-Claire Coët et Bruno Chanetz (2008, §1), « [il] n'existe alors aucun autre centre au monde semblable à celui-ci ». Dans le prolongement des premiers essais menés en 1872 d'*aérostàt à hélice*⁷ par l'ingénieur polytechnicien Henri de Dupuy de Lôme, les capitaines du génie Renard et Krebs se firent une renommée internationale « express » en réalisant le 9 août 1884 le premier vol contrôlé de l'histoire, soit un parcours de 7,6 kilomètres, à bord du dirigeable *La France*, un « cigare » oblong de 50 mètres de long mu par un moteur électrique de leur invention.

⁶ Sur l'École Polytechnique au XIX^e siècle, cf. Rousselet (1892).

⁷ On doit faire le distinguo entre le *ballon dirigeable* ou *aérostàt*, équipé d'une hélice et donc capable de suivre une direction indépendamment de l'aérologie (les courants aériens) et le *ballon libre* ; dans les usages militaires, ce dernier, généralement captif, à savoir relié au sol par une élingue, sert à l'observation et au réglage de l'artillerie. « Chacun sait [que Dupuy de Lôme] a été l'initiateur et le maître de tous ceux qui ont abordé sérieusement la question de la navigation aérienne, depuis la publication de son beau *Mémoire sur l'aérostàt à hélice*, expérimenté par lui en 1872 » (Laussedat, 1884, p. 207).

Édouard Deburax s'inscrit directement dans cette lignée en embrassant très jeune une vocation de promoteur mais aussi de vulgarisateur ; ainsi, en 1891, en tant que lieutenant rattaché à la Première compagnie d'Aérostiers, il publie dans les colonnes de la *Revue du génie militaire* un premier article défendant les possibilités offertes par les ballons libres en nature de voyages lointains. Pour ce faire, il souhaite réunir sur un même prototype de ballon libre les toutes dernières avancées qu'il estime d'intérêt afin par la suite de les tester ; il recommande d'une part de doubler l'enveloppe du ballon par l'adjonction d'un ballonnet intérieur (ou poche à air) permettant selon l'auteur de maintenir constamment la forme sphérique du ballon tout en facilitant son évolution à faible altitude⁸. Et d'autre part, il met un grand espoir dans l'adoption d'un guide-rope en acier, dispositif alors à la mode dans le domaine du plus léger que l'air ; il s'agit d'un fort cordage ou d'un câble (guide-rope lourd) attaché à la nacelle, destiné à freiner horizontalement et verticalement le ballon lors des opérations d'atterrissage, tout en assurant en parallèle un meilleur contrôle de son altitude de déplacement sans jeter de lest ou utiliser la soupape des gaz du ballon⁹.

Ainsi équipé, Deburax estime (calculs savants à l'appui) que son ballon de 14 mètres de rayon sera capable de rester en l'air une cinquantaine de jours avant l'épuisement du lest emporté. Jules Verne est battu à plates coutures, du moins sur le papier, ce que ne manquèrent pas de relever par la suite certains journalistes : « C'est-à-dire qu'on ne serait pas loin de tenir le véritable navire aérien capable de demeurer quinze jours, un mois, *cinq semaines*, en l'air par ses propres forces, capable par conséquent de franchir d'une traite les 2 000 kilomètres qui représentent la largeur du Sahara » (Gautier, 1900)¹⁰.

Par la suite, en 1894, l'Académie française des sciences attribua le prix Saintour, d'une valeur de 3 000 francs, à Édouard Deburax associé à l'ingénieur Maurice Dibos, pour leur proposition de navigation aérienne au moyen d'un guide-rope (Anonyme, 1895, p. 476). En fait, il se trouve que sur ce plan technique, Deburax avait été précédé de quelques mois par des compatriotes aéronautes, pionniers des ballons sondes, Georges Besançon (journaliste, fondateur de la revue l'*Aérophile*) et Gustave Hermite (physicien). Dans un article publié en novembre 1890 dans les pages de la célèbre revue *L'Illustration*, ces deux personnages ne se proposaient pas moins de lever la cartographie du pôle nord à l'aide d'un survol réalisé grâce à un ballon libre (une nouvelle fois, Jules Verne était « dépassé ») lui aussi équipé d'un guide-rope « [qui] d'un poids très considérable [...] traînera sur les glaces, ou sera remplacé par

⁸ Ainsi équipé, « [l'étoffe extérieure du ballon] fatiguera moins, les secousses provenant des changements de vitesse du vent seront plus faibles et les courants d'air ascendants auront moins de prise pour soulever l'aérostat » (Deburax, 1891, p. 25).

⁹ « L'aérostat muni d'un guide-rope assez lourd naviguera ainsi sans autre dépense de lest que celles nécessitées par les fuites de gaz à travers l'enveloppe. La navigation aérienne exécutée dans ces conditions [...] permet théoriquement à l'aérostat de rester en l'air presque indéfiniment ». Aussi l'auteur propose-t-il un câble en acier tressé de 31 millimètres de diamètre, d'une longueur de 280 mètres pour un poids de 1,260 tonnes (Deburax, 1891, p. 11).

¹⁰ Cinq semaines en italique dans le texte original – clin d'œil au lecteur.

un autre guide-rope flottant sur les flots, l'un et l'autre devant retenir l'aérostat, en cas de dilatation excessive du gaz, comme une ancre mobile » (Tomel, 1890).

Quoi qu'il en soit, cette reconnaissance scientifique permit à Édouard Deburaux de publier de nombreux articles dans des revues à thématique militaire mais aussi plus « grand public » comme le *Magasin pittoresque*. Ceux-ci se dédiaient certes au grand domaine du plus léger que l'air mais pas que, telles ces considérations géographiques sur la planète Mars, faisant siennes les conclusions du milliardaire nord-américain fêru d'astronomie, Percival Lowell. Ce dernier, dans la lignée des travaux du directeur de l'Observatoire astronomique de Brera Giovanni Virginio Schiaparelli (cf. Schiano, 2014), défendait en cette toute fin du XIX^e siècle l'idée de l'existence de près de 400 canaux à la surface de la planète rouge, indices de la présence d'une civilisation lut-tant alors contre la sécheresse ! « Faut-il en conclure que notre voisine la planète Mars est habitée par une race intelligente non inférieure, voire même supérieure à la nôtre ? Que répondre sinon : peut-être » (Dex, 1899b, p. 389).

Il faut noter que les écrits de Lowell influencèrent alors fortement le romancier H. G. Wells pour sa fameuse *Guerre des Mondes* (1898). Quant à Deburaux, il développa par la suite sa « théorie martienne » dans le roman *Au pays des Touaregs*. Il y conte les aventures abracadabrantiques d'un certain professeur d'astronomie Loève, non pas nord-américain mais bien français et sous-directeur de l'Observatoire astronomique de Paris. Ce dernier, ayant trouvé un aérolithe supposé venu de Mars – tombé à ses pieds ! – contenant un disque gravé d'un message à l'alphabet méconnu¹¹, obtient un financement de l'Académie française des sciences et l'appui du gouvernement français ; il s'agira de construire un observatoire astronomique destiné à établir un contact avec les Martiens, à l'ouest de la ville de Gabès, en plein périmètre de « feu la Mer intérieure » du capitaine Roudaire... Jules Verne s'inspirera d'ailleurs très fortement de ce même épisode pour son roman tardif *L'Invasion de la Mer* (1905) (cf. Gagnol, 2011).

Et c'est justement dans ce grand domaine de l'écriture romanesque qu'Édouard Deburaux, sous son nom de plume, Léo Dex, connaîtra un éphémère succès.

LES ROMANS AÉROSTATIQUES DE LÉO DEX : AVANT TOUT, DES ROMANS GÉOGRAPHIQUES

En moins d'une décennie, Édouard Deburaux ne signa pas moins de 12 ouvrages d'aventures dont 7 de type *roman aérostatique*, vocable inventé par Léo Dex en 1897 (listés en caractères gras dans le tableau ci-dessous), publiés par deux des plus grands éditeurs de livres pour la jeunesse de l'époque, à savoir la Librairie Hachette et Alfred Mame.

¹¹ « Tout cet ensemble [...] est, à n'en pas douter, l'œuvre d'un être intelligent [...] étant donné l'origine météorique de la sphère métallique qui contenait ce disque, cet être intelligent n'est pas, ne saurait être un habitant de la terre. [...] personne, dans le monde savant, n'émet plus aucune objection à la possibilité d'une vie analogue à la nôtre dans Mars » (Dex, 1901, p. 28).

| Titre de l'ouvrage | Date de parution | Éditeur |
|---|------------------|--------------------|
| <i>Voyages et aventures d'un aérostat. À travers Madagascar insurgée</i> | 1895 | A. Mame et fils |
| <i>Vers le Tchad – roman aérostatique</i> | 1897 | Librairie Hachette |
| <i>Du Tchad au Dahomey en ballon, voyage aérien au long cours</i> | 1897 | Librairie Hachette |
| <i>Sur la route du pôle, voyage et aventures de l'aéronaute Grandier</i> | 1897 | A. Mame et fils |
| <i>Les aventuriers du fleuve Orange</i> | 1898 | F. Juven |
| <i>Le record du tour de la terre en vingt-neuf jours, une heure, dix minutes</i> | 1898 | SEL |
| <i>À travers le Transvaal, aventures d'une mission française</i> | 1899 | Librairie Hachette |
| <i>Les Aventures scientifiques. Trois reporters à Fachoda</i> | 1901 | Combat |
| <i>Un corsaire moderne – narration romantique de la guerre hispano-américaine</i> | 1902 | A. Mame et fils |
| <i>Le Sahara et le Soudan en ballon, roman aérostatique</i> | 1902 | Librairie Hachette |
| <i>Un Héros de treize ans, épisode de la guerre du Transvaal</i> | 1902 | Librairie Hachette |

Jean-Marie Seillan défend l'idée selon laquelle le *roman aérostatique* ne constitue pas un genre particulier du *roman d'aventure*, à peine « un micro sous-genre », soulignant que si Jules Verne avait donc bien lancé la mode avec *Cinq semaines en ballon*, nombreux furent ses imitateurs : « Dans les romans d'aventure du dernier quart du XIX^e siècle, il s'envole des ballons à chaque page » (Seillan, 2016). On en retrouve en effet dans de multiples aventures signées par les plus grandes spécialistes du genre (totalement oubliés de nos jours) tels, entre autres, les Gustave Le Rouge (1902), Albert Robida (1900), le capitaine Danrit (1909), Paul de Sémant, Louis Noir (1899) et bien sûr Léo Dex.

Pour sa part, Matthieu Letourneux englobe les « romans à ballons » dans une catégorie plus vaste des romans d'aventures, celle des « machines et voyages extraordinaires », dans la lignée des écrits fondateurs de Jules Verne :

Si Jules Verne n'est pas le premier à avoir exploité des thèmes technologiques dans ses œuvres – Edgar Poe par exemple avait utilisé le ballon bien avant lui – c'est sans doute lui qui a lié la machine au roman d'aventures [...]. Certes la machine permet à Verne d'articuler savoir scientifique et géographique, mais il n'est pas anodin qu'en permettant le voyage, elle génère en quelque sorte du récit d'aventures, chaque étape, chaque aléa mécanique, chaque rencontre se traduisant par un épisode (Letourneux, 2010, p. 160).

Quoiqu'il en soit, les romans aérostatiques de Léo Dex constituent à notre sens l'archétype du roman géographique tel que défini précédemment. En premier lieu, le cadre géographique s'avère éminemment exotique, avec principalement le vaste continent africain comme terrain d'aventures de ses héros, de la Méditerranée au Golf de Guinée. Le lecteur se laisse ainsi emporter au gré des courants aériens vers le *merveilleux exotique*, en l'occurrence, l'Afrique de l'Ouest encore mal connue.

Et frissons garantis pour le jeune lecteur, par exemple confronté à cette attaque d'un ballon dans le sud-Soudan par des « petits êtres » de couleur noire « aux bras velus » :

D'Ex, se remémorant les rapports des voyageurs relatant l'existence de peuplades de nains dans certaines parties de l'Afrique, le Haut-Congo et les montagnes du Maroc, inclinait à penser qu'il avait devant lui une bande de ces pygmées. Pennoël opinait intérieurement pour des singes (Dex, 1897b, p. 143).

Et dans les faits, après un bref combat à coup de fusils ayant laissé pas moins de vingt cadavres sur le champ de bataille – dans les romans d'aventures d'alors, on s'étripe allègrement... –, il s'avéra qu'il s'agissait bien de « singes anthropoïdes [...] munis d'un appendice caudal de trente à quarante centimètres de longueur » (Dex, 1897a, p. 147) ... Et quelques pages plus loin, René, le plus jeune des aéronautes, était enlevé par le chef des assaillants, à savoir un énorme gorille, occasion de découvrir que René s'appelait en fait Renée :

Le haut de la poitrine de l'enfant lui était apparu dans l'entrebâillement de la chemise de flanelle, et cette poitrine accusait une forme qui ne pouvait laisser aucun doute sur son déguisement [...]. Ainsi s'expliquait en même temps pour l'officier, et pourquoi l'anthropoïde avait enlevé l'enfant, et pourquoi il l'avait traité avec douceur (Dex, 1897b, p. 155).

King Kong avant l'heure ?!

En second lieu, le discours possibiliste est omniprésent dans les textes de Léo Dex. À l'exemple des romans de Jules Verne, l'homme blanc occidental s'y affirme comme « le terme le plus abouti » (Husti, 2016, p. 2) de la chaîne d'évolution des différentes races humaines en dominant les airs, survolant des naturels saisis d'épouvante : « cette arrivée de l'aérostat à Barroua, ce spectacle du navire aérien planant dans l'atmosphère au-dessus de la ville, sur lequel vous comptiez tant pour frapper les indigènes hostiles et les amener à composition, tout cela n'a pu être réalisé. Notre pauvre Explorateur a vécu » (Dex, 1897a, p. 19).

En troisième lieu, les romans aérostatiques de Léo Dex reflètent fidèlement le contexte colonial de leur époque (*ici et ailleurs*), à savoir le partage du continent africain entre les grandes puissances coloniales européennes découlant de la conférence de Berlin (1885). Sans grande surprise, le ton général est très hostile aux visées supposées de l'empire britannique, atteignant des sommets dans le roman *Trois reporters à Fachoda*, publié en 1901, dans lequel on relève un épisode ainsi intitulé : « Où cinquante mille Anglais doivent s'avouer impuissants à arrêter un Français » (Dex, 1901, p. 32). La récente guerre des Boers, perçue depuis la France « comme celle d'un peuple défendant sa liberté et son indépendance contre un agresseur illégitime » (Seillan, 2011, p. 38), alimenta fortement ce rejet du voisin anglais. Léo Dex ne fit pas exception, signant deux romans d'aventures rendant hommage à la résistance des

Boers¹². À noter que sa défiance englobait aussi le royaume d'Italie, alors en compétition avec la France pour la Tunisie, la corne de l'Afrique, le Fezzan et le lac Tchad¹³, alors que ses sympathies allaient au « hardi petit peuple » portugais :

Combien il eut été utile aux Portugais de pouvoir [...] affirmer leurs droits en plantant leur pavillon au centre des contrées dont la possession leur était contestée [...] Ce but eût été facilement et rapidement atteint [...] s'il avait eu à sa disposition un aérostat semblable à l'Éclaireur. Porté par l'alizé, le navire aérien eût parcouru toute cette portion de l'Afrique, des rives du Pacifique à celles de l'Atlantique, plantant le drapeau de sa nation en maints endroits sur sa route, et dressant ainsi une barrière infranchissable devant la marche envahissante des Anglais du Cap (Dex & Dibos, 1895, p. 232).

En quatrième lieu, Léo Dex multiplie dans ses ouvrages les passages destinés à distraire le lecteur tout en l'instruisant, tel cet extrait dédié à la faune de l'Afrique du Nord :

[...] vers dix heures, un cri étrange vint interrompre le silence absolu du désert. [...] « Qu'est cela ? interrogea Pennoël. C'est l'aboiement du renard fennec, l'un des rares carnassiers de cette partie du désert, répondit Hénoch. [...] La chasse de cet animal est des plus intéressantes et des plus délicates, car il est très peureux et très fin » (Dex, 1897b, p. 102).

Enfin, on retrouve bien l'articulation de deux géographies, l'une du réel¹⁴ et une autre plus ancrée dans l'imaginaire, comme cette description supposée de la rive gauche du Niger :

Vingt minutes après la traversée du Niger, [le sol] s'était brusquement relevé au-dessous de la nacelle ; de hauts plateaux couverts de bois, bordés du côté de l'orient par de gigantesques falaises rocheuses, premières assises des monts Rennell, avaient succédé à la plaine basse et marécageuse de la vallée. Au milieu des arbres aux essences variées de ces bois, le docteur Pennoël découvrit quelques cocotiers, premiers représentants de cet échantillon de la flore arborescente des Tropiques que les voyageurs eussent encore vus depuis le Tchad (Dex, 1897a, p. 211).

¹² « La veille on avait appris la rencontre de la petite armée du Transvaal et de la bande de Jamerood ; les Anglais avaient été complètement défaits, et pour la seconde fois le Transvaal échappait à une tentative de véritable piraterie indigne de notre époque » (Dex, 1899a, p. 186 ; cf. aussi Dex, 1902).

¹³ « Cet Hénoch était en effet un agent secret d'une société étrangère dont le but était l'extension de la puissance coloniale de l'Italie en Afrique » (Dex, 1897b, p. 12).

¹⁴ Telle cette belle description de la Baie de Diego Suarez (Madagascar) : « [...] immense rade de plus de 120 kilomètres carrés, capable de contenir toutes les flottes du monde [...]. Merveilleusement située au fond de l'estuaire et coquettement assise à la base d'une colline de peu d'élévation, se trouve la capitale de nos établissements français de Madagascar, la cité forte de Diégo-Suarez, destinée à devenir l'un des premiers ports du Monde » (Dex & Dibos, 1895, p. 15).

En fait, et pour faire court, il fallut attendre la toute fin du XIX^e siècle et la mission Binger (1887-1889) pour découvrir que les monts Rennell ou la chaîne « des monts Kong », imaginés en 1800 par le géographe anglais de cabinet James Rennell et présents sur toutes les cartes de l’Afrique de ce même siècle, n’existaient pas. Comme le relève Laurent Gagnol, la déception fut alors forte chez de nombreux géographes : « En lieu et place d’une des plus longues et hautes chaînes africaines, il n’est qu’une haute plaine, simple ligne de partage des eaux » (Gagnol, 2009, p. 278). Cela avait dû indéniablement échapper à notre auteur. Et quant aux « cocotiers marqueurs de la tropicalité », ils sont totalement inconnus de ces parages sud-sahéliens...

Il faut souligner qu’Edouard Deburaux n’a pas pu valoriser sa réelle connaissance des confins tunisiens découlant des essais de lâchers de ballon réalisés sous ses ordres au tout début de l’année 1903 à partir d’une oasis proche de Gabès. En effet, pour tester sa théorie, à savoir la possibilité de la traversée aérienne en ballon libre du Sahara grâce à des vents alizés soufflant durant l’hiver du nord-est au sud-ouest, il réussit à réunir sous son nom près de 200 000 francs (somme très importante pour l’époque) lui permettant notamment de lancer la construction de deux ballons réalisés selon ses plans : l’*Éclaireur* et le *Léo Dex*, respectivement de 60 et 100 mètres cubes. Le premier, lâché sans équipage le 14 janvier 1903, fut capturé moins de 10 kilomètres plus loin par des « naufrageurs aériens » l’ayant saisi par son guide-rope¹⁵... Quant au second, lancé le 16 janvier, il fut saisi lui aussi « par des Arabes » après avoir parcouru 600 kilomètres en quelques 26 heures, poussé par un fort sirocco dans une direction est-nord-est opposée à celle initialement visée, sud-sud-ouest en direction du Sahara :

Ce résultat inattendu, loin d’être un insuccès, a pleinement démontré qu’un aérostat d’une centaine de mètres cubes, à délestage automatique, peut fournir d’in vraisemblables parcours. [...] *a fortiori* le ballon monté, c’est-à-dire gouverné par une intelligence, au lieu d’être servi par des appareils automatiques, devra, bien mieux encore, triompher de toutes les difficultés (Blanchet, 1903, p. 16).

Pour conclure, les expérimentations d’Édouard Deburaux s’interrompirent avec son décès un an plus tard à l’âge de 40 ans, sans que les nombreuses chroniques nécrologiques publiées alors par la presse française (*Le Petit Journal*, *l’Aéronaute*, *l’Aérophile*, *Armée et marine*, etc.) ne nous en apprennent plus sur les causes de sa disparition. On peut toutefois supposer que si sa mort était intervenue en service, par

¹⁵ « [...] les naturels s’étant saisis du ballon immobilisé à environ 10 kilomètres de Gabès par un calme subit, une demi-heure après son départ, le mirent à mal [...]. Sur ces entrefaites, le capitaine Deburaux, immédiatement prévenu, se mit à la tête de quelques spahis et dispersa les indigènes, puis, ayant supprimé une partie du guiderope et réparé les dégâts causés à l’enveloppe, il lança l’*Éclaireur* une seconde fois. Quoique allégé, il est à craindre que le ballonnet, parti dans d’aussi mauvaises conditions, n’aille pas loin [il ne fut jamais retrouvé, *J.-Y. P.*]. Le jour même, trois Arabes convaincus d’avoir lacéré l’aérostat furent arrêtés et écroués » (Blanchet, 1903, p. 14).

exemple à l'occasion d'un vol, l'armée française aurait précisé le fait dans un communiqué officiel repris ensuite par la presse.

Les romans aérostatiques de Léo Dex s'inscrivent indéniablement dans la continuité des *Voyages extraordinaires* de Jules Verne tels qu'analysés par Matthieu Létourneux : « [...] le héros lance un défi à la nature et à ses incertitudes grâce au génie humain. À chaque fois, un postulat impossible est posé au début du roman, un défi lancé à la nature et aux facultés de l'Occidental, et il s'agit pour les personnages d'en démontrer le bien-fondé » (2010, p. 163). Sans faire preuve de la même qualité d'écriture et de puissance imaginative que Jules Verne, il aura toutefois connu un honnête succès d'édition, ces ouvrages étant republiés jusque dans les années 1930. Et si la fiction ne constitue pas à notre sens l'un des attendus particuliers du roman géographique, elle s'avère toutefois bien présente chez Deburaux ; ainsi par exemple, le ballon de ses héros en partance pour le Tchad puis le Dahomey présentait une structure « révolutionnaire » élaborée à partir d'une matière inconnue sur Terre provenant d'un aérolithe (décidément...) découvert dans le sud algérien¹⁶. Évidemment, les ballons testés par la suite à Gabès en étaient totalement dépourvus...

Au final, Édouard Deburaux, avec ses romans aérostatiques proposant des vues de la Terre depuis le haut, fit bien œuvre de géographe en s'inscrivant modestement dans la suite par exemple des écrits d'Onésime Reclus et de son ouvrage *La Terre à vol d'oiseau* (1886) :

Enfin, vers midi, à un moment où l'altitude atteinte était supérieure à 1 200 mètres, une ligne immense miroitant sous les rayons de feu de l'astre du jour apparut au sud, barrant tout l'horizon ; et le capitaine d'Ex, la montrant à ses compagnons, leur dit, d'une voix dont il ne cherchait pas à dissimuler l'émotion, ce seul mot bien fait pour amener un joyeux tressaillement dans leurs cœurs : « Le lac Tchad ! » *Fin* (Dex, 1897b, p. 201).

¹⁶ « Cette matière, d'une résistance comparable à celle de l'acier, est extrêmement légère [...]. Le capitaine prit sur sa table une plaque d'un blanc terne rappelant l'aluminium et l'abandonna dans le vide ; elle tomba, mais aussi lentement que l'eût fait une feuille de papier, tant était grande sa légèreté » (Dex, 1897a, p. 102).

BIBLIOGRAPHIE

Fictions romanesques :

- Danrit, É.-C. (1900). *Les Robinsons de l'air*. Paris : Ernest Flammarion.
- Deburau, É. (1891). *De la possibilité des voyages aériens au long cours*. Paris : Berger-Levrault.
- Dex, L. (1897a). *Du Tchad au Dahomey en ballon, voyage aérien au long cours*. Paris : Librairie Hachette.
- Dex, L. (1897b). *Vers le Tchad – roman aérostatique*. Paris : Librairie Hachette.
- Dex, L. (1899a). *À travers le Transvaal, aventures d'une mission française*. Paris : Librairie Hachette.
- Dex, L. (1899b). Notre voisine la planète Mars. *Le Magasin pittoresque*, XVII, 387-389.
- Dex, L. (1901). *Les Aventures scientifiques. Trois reporters à Fachoda*. Paris : Combet.
- Dex, L. (1902). *Un Héros de treize ans, épisode de la guerre du Transvaal*. Paris : Librairie Hachette.
- Dex, L. & Dibos, M. (1895). *Voyages et aventures d'un aérostat. À travers Madagascar insurgée*. Tours : A. Mame et fils.
- Le Rouge, G. (1902). *La princesse des Aïrs*. Paris : Guyot.
- Noir, L. (1899). *Dans les airs – Le ballon fantôme*. Paris : Fayard frères.
- Robida, A. (1900). *La guerre au XX^e siècle*. Asnières : Imprimerie Boyer.
- Sémant, P. de (1907). *Gaëtan Faradel, explorateur malgré lui*. Paris : Ernest Flammarion.

Ballons libres et aérostats :

- Anonyme (1895). Les prix de l'Académie des sciences en 1894. *Revue du Génie militaire*, 9, 476-477.
- Anonyme (1903). Expériences d'aérostation à travers le Sahara – lancement des ballons pilotes. *Le Petit Journal*, 25 janvier 1903.
- Blanchet, G. (1903). La traversée du Sahara par ballons-pilotes. *L'Aérophile*, 11, 13-16.
- Coët, M.-C. & Chanetz, B. (2008). Meudon, de l'aérostation à l'aérospatial. *La revue pour l'histoire du CNRS*, 20. DOI : <https://doi.org/10.4000/histoire-cnrs.6292>.
- Gautier, É. (1900). La navigation aérienne. *Le Petit Journal*. 28 avril 1900.
- Grilleau, B. de (1884). *Les Aérostats dirigeables, leur passé, leur présent et leur avenir*. Paris : Dentu.
- Laussedat, M. (1884). Sur les tentatives effectuées à diverses époques pour la direction des aérostats. *L'Aéronaute*, novembre 1884, 207-210.
- Rousselet, L. (1892). *Nos grandes écoles militaires et civiles*. Paris : Librairie Hachette.
- Tomel, G. (1890). Voyage au pôle nord. *L'Illustration*, 2488, 1^{er} novembre 1890.

Cadre théorique :

- Berdoulay, V. (1988). *Des mots et des lieux. La dynamique du discours géographique*. Paris : Éditions du CNRS.
- Clerc, P. (2017). La « géographie coloniale » en France – une catégorie à déconstruire. *Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, 8. DOI : <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2043>.
- Dupuy, L. (2005). *En relisant Jules Verne – un autre regard sur les Voyages extraordinaires*. Dole : La Clé d'Argent.
- Dupuy, L. (2009). *Géographie et imaginaire géographique dans les « Voyages extraordinaires » de Jules Verne : « Le superbe Orénoque » (1898)*. Thèse de Doctorat en Géographie, Pau : Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- Dupuy, L. (2013). Les voyages extraordinaires de Jules Verne ou le roman géographique au XIX^e siècle. *Annales de Géographie*, 690, 131-150. DOI : <https://doi.org/10.3917/ag.690.0131>.

- Dupuy, L. (2017). Le dialogue des imaginaires. Formes du monstrueux et merveilleux géographique dans *Voyage au centre de la Terre* (Jules Verne, 1869). *Cahiers de Géographie du Québec*, 172, 117-131. DOI : <http://doi.org/10.7202/1042718ar>.
- Dupuy, L. & Puyo, J.-Y. (2014). *L'Imaginaire géographique. Entre géographie, langue et littérature*. Pau : PUPPA.
- Fuligni, B. (1997). *Les Constituants de l'Eldorado ou la République de Counani*. Bassac : Plein Chant.
- Gagnol, L. (2009). *Pour une géographie nomade. Perspectives anthropogéographiques à partir de l'expérience des Touaregs Kel Ewey (Aïr – Niger)*. Thèse de l'U.J.F. - Grenoble I.
- Gagnol, L. (2011). Les Touaregs dans l'œuvre de Jules Verne : une lecture fidèle ou une relecture déformée des récits d'explorateurs ?. In M.P. Tresaco (dir.), *Alrededor de la obra de Julio Verne – escribir y describir el mundo en el siglo XIX* (pp. 95-117). Zaragoza : Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Husti, C. (2016). Voyage à la recherche du chaînon manquant de l'évolution – l'exemple du village aérien de Jules Verne. *Arts et Savoirs*, 7, 1-10. DOI : <http://doi.org/10.4000/aes.924>.
- Lejeune, D. (1993). *Les Sociétés de Géographie en France et l'expansion coloniale au XIX^e siècle*. Paris : Albin Michel.
- Letourneux, M. (2010). *Le Roman d'aventures, 1870-1930*. Limoges : PULIM.
- Puyo, J.-Y. (2011). La République fantasmée de Counani : une histoire digne d'un roman (géographique). In M.P. Tresaco (dir.), *Alrededor de la obra de Julio Verne – escribir y describir el mundo en el siglo XIX* (pp. 119-144). Zaragoza : Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Puyo, J.-Y. (2017). La Guyane française et les romans géographiques : Boussonard, Maël et al. (1850-1920). In L. Jalabert (dir.), *Littérature et sociétés coloniales (1850-1960)* (pp. 85-103). Paris : Les Indes Savantes.
- Puyo, J.-Y. (2020). Utopian and Developmental Mediterranean Spaces : the Example of *the Inland Sea* of Martins, Lavigne, Roudaire et al. (1869-1892). In R.C. Lois-González (dir.), *Geographies of Mediterranean Europe* (pp. 181-200). Cham : Springer Geography.
- Schiano, S. (2014). Rumeurs de Mars et rêveries astronomiques. Des canaux de Schiaparelli aux mondes habités de Flammarion. *Romantisme*, 166, 43-52. DOI : <http://doi.org/10.3917/rom.166.0043>.
- Seillan, J.-M. (2006). *Aux sources du roman colonial. L'Afrique à la fin du XIX^e siècle*. Paris : Karthala.
- Seillan, J.-M. (2011). Roman populaire et fictionnalisation de l'histoire – l'exemple de la Guerre des Boers. *Ailleurs*, 8, 37-47. DOI : <http://doi.org/10.4000/elh.536>.
- Seillan, J.-M. (2022). À quelles conditions minimales un genre existe-t-il ? Le cas limite du *roman aérostatique*. In É. Pézard & V. Stiénon (dir.), *Les Genres du roman du XIX^e siècle* (pp. 165-180). Paris : Classiques Garnier.
- Soubeyran, O. & Bencheik A. (1993). Autopsie d'une utopie environnementale. *La Méditerranée Assassinée*, 62-63, 183-208.
- Soubeyran, O. (2003). Milieu. In J. Lévy & M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (pp. 617-619). Paris : Belin.
- Sullivan de Olivera, P.L. (2022). « Ce gentlemen [sic] rider du turf atmosphérique » : l'aérostation, la masculinité aristocratique et l'imaginaire colonial au tournant du XX^e siècle. *Romantisme*, 197, 94-106. DOI : <http://doi.org/10.3917/rom.197.0094>.
- Tétart, P. (dir.) (2015). *La Presse régionale et le sport. Naissance de l'information sportive (1870-1914)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Todorov, T. (1970). *Introduction à la littérature fantastique*. Paris : Éditions du Seuil.
- Tournier, M. (2005). Jules Verne ou le génie de la géographie. In J. Verne, *La Jangada – Huit cents lieues sur l'Amazone* (pp. 9-22). Monaco : Le Serpent à Plumes.