

Reynald ABAD

# LA MONTGOLFIÈRE DE L'ABBÉ MIOLLAN

ou les tribulations  
d'un savant amateur  
à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle



PARIS  
HONORÉ CHAMPION ÉDITEUR  
2026

[www.honorechampion.com](http://www.honorechampion.com)

## INTRODUCTION

À Paris, le dimanche 11 juillet 1784, un peu avant midi, plusieurs centaines de milliers de personnes sont dans l'attente du départ d'une montgolfière de conception inédite qui doit décoller, avec un équipage de quatre personnes, des abords du Palais du Luxembourg. À l'exception des malchanceux empêchés de se déplacer ou des misanthropes désireux de se distinguer, toute la population de la capitale et de ses alentours est sortie de chez elle, en ce matin d'été chaud et ensoleillé : hommes, femmes et enfants de toutes conditions ont envahi les jardins du Luxembourg et leurs environs ; inondé les boulevards et les grands chemins situés au sud de Paris ; investi partout, dans la ville et hors la ville, les points de vue susceptibles de servir de postes d'observation. Cette marée humaine a répondu à l'appel de l'abbé Miollan et du sieur Janinet, qui sont les concepteurs de la montgolfière et qui, depuis le début de l'année, ont fait bruyamment la promotion de leur entreprise par voie de presse.

Cette affluence, pour extraordinaire qu'elle soit – c'est sans doute la plus importante jamais vue dans le Paris d'avant la Révolution –, n'est pas une surprise. À plusieurs reprises déjà, dans les mois précédents, la population de la capitale s'est assemblée en masse pour assister au départ d'un ballon, soit au cœur de la ville, soit aux alentours. En vérité, cet enthousiasme des Parisiens participe d'un engouement beaucoup plus large : en 1784, le royaume tout entier, ou du moins le monde urbain français tout entier, se passionne pour les ballons et pour les vols en ballon, que la langue savante du XVIII<sup>e</sup> siècle a baptisés respectivement *aérostats* et *aérostation*.

Cet engouement s'explique sans peine si l'on se souvient que le ballon est une invention à la fois récente et française : il est né en 1783 dans le royaume de Louis XVI. Il s'agit précisément d'une double invention, puisque, coup sur coup, deux équipes concurrentes ont fait décoller deux types d'aérostat différents : en juin 1783, les frères Joseph et Étienne Montgolfier ont lancé un ballon à air chaud ; puis, en août 1783, Jacques Charles et les frères Anne-Jean et Marie-Noël Robert ont lancé un ballon à hydrogène. Si ces premiers envols, et quelques autres ensuite, ont eu lieu sans passager, ces mêmes inventeurs ont conçu très vite des aérostats

capables d'emporter des hommes dans une nacelle. Ici encore, les deux équipes ont réalisé coup sur coup les premiers essais, chacune avec sa technique : en novembre 1783, un ballon à air chaud a enlevé dans les airs les deux premiers aérostats de l'histoire, Jean-François Pilâtre de Rozier et le marquis François d'Arlandes ; puis, en décembre 1783, un ballon à hydrogène a emporté à son tour deux aérostats, Jacques Charles et Marie-Noël Robert.

Malgré la nouveauté de l'invention et le coût de sa réalisation, ces premiers vols habités n'ont pas tardé à être suivis par d'autres, à tel point que celui de Miollan et Janinet s'annonce déjà comme le seizième dans le royaume ou sur ses marges immédiates. En l'espace de quelques mois, à Paris comme à Lyon, Dijon, Chambéry, Marseille, Rouen, Aix, Nantes, Bordeaux, Versailles, des foules immenses ont assisté avec la même excitation et la même curiosité au départ d'aérostats dans les airs. Encore n'aurait-on qu'une vague idée de l'engouement suscité par les ballons, si l'on s'en tenait à ces envols de grand engin avec équipage. La vogue des aérostats se traduit aussi par le départ d'innombrables ballons de toute dimension n'ayant ni nacelle ni aérostat, parfois de simples modèles réduits lancés par des particuliers pour le plaisir de leurs proches ou par des professeurs pour la formation de leurs élèves, d'autant plus qu'on ne tarde pas à en trouver en pièces détachées dans le commerce. Par ailleurs, l'aérostat lui-même devient un motif à la mode que l'on retrouve un peu partout, des papiers peints aux services de vaisselle, des dossiers de chaise aux bibelots décoratifs, des perruques féminines aux jeux de société. En un mot, la France vit à l'heure de ce que d'aucuns ont appelé, dès cette époque ou plus tard, la *manie*, la *folie*, la *fureur* ou la *frénésie des ballons*.

Telle est l'ambiance au matin de cette journée parisienne du 11 juillet 1784, qui promet d'être placée sous le signe de l'aérostation triomphante. Malheureusement, au fil des heures, l'événement se mue en un fiasco complet : le gonflage du ballon, qui est à air chaud, avance très mal ; le feu entretenu pour le chauffage finit accidentellement par endommager la montgolfière elle-même, ce qui ruine tout espoir d'envol ; devant l'agitation grandissante de la foule, l'équipe des concepteurs et aérostats doit s'éclipser ; une partie du public envahit alors l'enclos réservé au ballon, le saccage et l'incendie ; pour finir, les autorités font intervenir des détachements de police en armes afin de disperser les émeutiers.

À la vérité, les deux dimensions de ce fiasco – le renoncement à l'envol à la suite d'un échec technique et la transformation de la manifestation populaire en émeute urbaine – ne sont pas uniques en leur genre. Le

12 juillet, c'est-à-dire le lendemain même de la journée parisienne, un ballon prendra feu à Besançon au moment de l'envol, ce qui obligera à abandonner définitivement l'entreprise. Et le 3 mai précédent, à Bordeaux, la simple annonce du report d'un décollage empêché par de mauvaises conditions météorologiques avait provoqué une émeute. Cependant, dans le cas parisien, le fiasco revêt une dimension exceptionnelle, non seulement parce qu'il cumule l'échec et l'émeute, mais parce qu'il est marqué d'une série de signes distinctifs propres à la capitale : l'ampleur numérique du rassemblement, la proximité du pouvoir royal et des institutions savantes, mais surtout l'immense retentissement de l'échec dans l'opinion. Dans l'imaginaire parisien, le ratage de Miollan et Janinet devient aussi célèbre que les succès des Montgolfier et autres pionniers de l'aérostation. Certes, l'essoufflement de la vogue des ballons, qui se manifeste dès la fin de l'année 1785, contribuera un peu à estomper le souvenir, mais il faudra les événements politiques considérables de la pré-Révolution et de la Révolution, au tournant des années 1780-1790, pour repousser le désastre dans le tréfonds de la mémoire collective.

Depuis lors, le fiasco du 11 juillet 1784 est tombé dans la catégorie des événements exclusivement connus des historiens, voire des seuls historiens de l'aérostation. Toutefois, en fonction de leur époque et de leur approche, ces derniers ne l'ont pas envisagé de la même manière.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'heure est encore à écrire l'histoire des ballons, en retraçant méthodiquement les étapes et les usages de cette invention au fil du temps. Il en résulte que les auteurs de cette période – Sircos et Pallier, Figuier, Tissandier –, habités par le souci de l'exhaustivité, gagnés aussi par le goût du pittoresque, ne manquent pas de consacrer un court passage à l'envol raté, même s'ils se trompent plus ou moins sur sa date<sup>1</sup>. Dans leurs analyses, ils laissent percer de la condescendance pour Miollan, qu'ils désignent spontanément comme la tête pensante de l'entreprise, puisqu'il s'est présenté dans la presse comme professeur de physique : à leurs yeux, c'est un esprit aux

---

<sup>1</sup> C'est le texte de Sircos et Pallier qui lance la fausse date du 12 juillet 1785 : celle-ci cumule erreur sur le quantième du mois et erreur sur le millésime, la seconde n'étant manifestement qu'une coquille typographique, puisqu'une gravure du XVIII<sup>e</sup> siècle reproduite hors-texte quelques pages plus loin fait voir la bonne année ([265] SIRCOS & PALLIER, *Histoire des ballons*, p. 187 et 189). Par la suite, Figuier a repris paresseusement la date du 12 juillet 1785, avec pour conséquence de fausser sa chronologie des événements aérostatiques ([177] FIGUIER, *Les Aérostats*, p. 70), puis Tissandier s'est contenté de corriger le millésime en fournissant la date du 12 juillet 1784 ([283] TISSANDIER, *Histoire des ballons*, p. 67).