

Dans la même collection :

n°1 Les Bruyères-Saint-Julien

n°2 Décors et Urbanisme
à travers la rive sud

n°3 De Malaunay à l'île Lacroix
La ligne 16 de la TCAR

n°4 Saint Romain
De la légende... à la foire

n°5 Le Parlement de Normandie
1499-1790

n°6 Et la Seine devint maritime

n°7 Le port de Rouen
De l'île Lacroix à La Bouille

n°8 Rouen, lieu d'histoire maritime

n°9 Mémoires de Guerres I
La Rive gauche de 1870 à 1914

n°10 Mémoires de Guerres II
La Rive gauche de 1914 à 1940

n°11 Les hommes de presse
de l'agglomération rouennaise

n°12 Jean-Jacques Rousseau et l'Académie
des sciences et belles lettres de Rouen

n°13 Quelques grandes figures
médicales rouennaises

n°14 Sources & fontaines

n°15 Le patrimoine architectural
du plateau est

n°16 En suivant TEOR...

n°17 Le chemin de fer dans l'agglomération
rouennaise de 1843 à aujourd'hui

n°18 Un sportif normand exceptionnel,
Jacques Anquetil (1934-1987)

Gratuit,

ne peut être vendu.

Imprimé sur papier recyclé

LE SAMEDI 12 OCTOBRE 1870

CAMBRE



L'AVIATION

DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

Michel Croguennec

Collection histoire(s) d'agglo

n°19

Bagatelle

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Michel Croguennec - Frédéric David
- Jérôme Decoux - Fanny Germain - Claude Lainé - Serge Martin-Desgranges
- Jean-Yves Merle - Jean-Robert Ragache - Philippe Renault - Jacques Tanguy
- Cécile-Anne Sibout.

Coordonnateur : Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Direction Culture - Jeunesse
Agglomération de Rouen Haute Normandie
Serge Martin-Desgranges

Conception graphique :

Stéphanie Marc

Réalisation :

Agnès Drouillon - Nicolas Carbonnier

Contact :

Direction Culture - Jeunesse
Agglomération de Rouen Haute Normandie
Immeuble "Norwich House"
14 bis, avenue Pasteur - BP 589
76006 Rouen Cedex 1
Tél : 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65
e-mail : culture@agгло-rouennaise.fr

section

Chère Madame, Cher Monsieur,

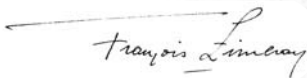
Les 34 communes de l'agglomération rouennaise possèdent un patrimoine d'une rare densité. Patrimoine architectural, naturel, mais aussi humain, qui a contribué largement au rayonnement de notre agglomération.

Le succès grandissant rencontré par cette collection est l'expression de l'intérêt majeur que chacun porte à ce qui fait son histoire, mais aussi son environnement quotidien.

Ce patrimoine est tout simplement le vôtre, et nous sommes heureux de vous le présenter.

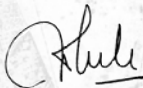
Bien chaleureusement,

François ZIMERAY



Président de l'Agglomération de
Rouen Haute Normandie

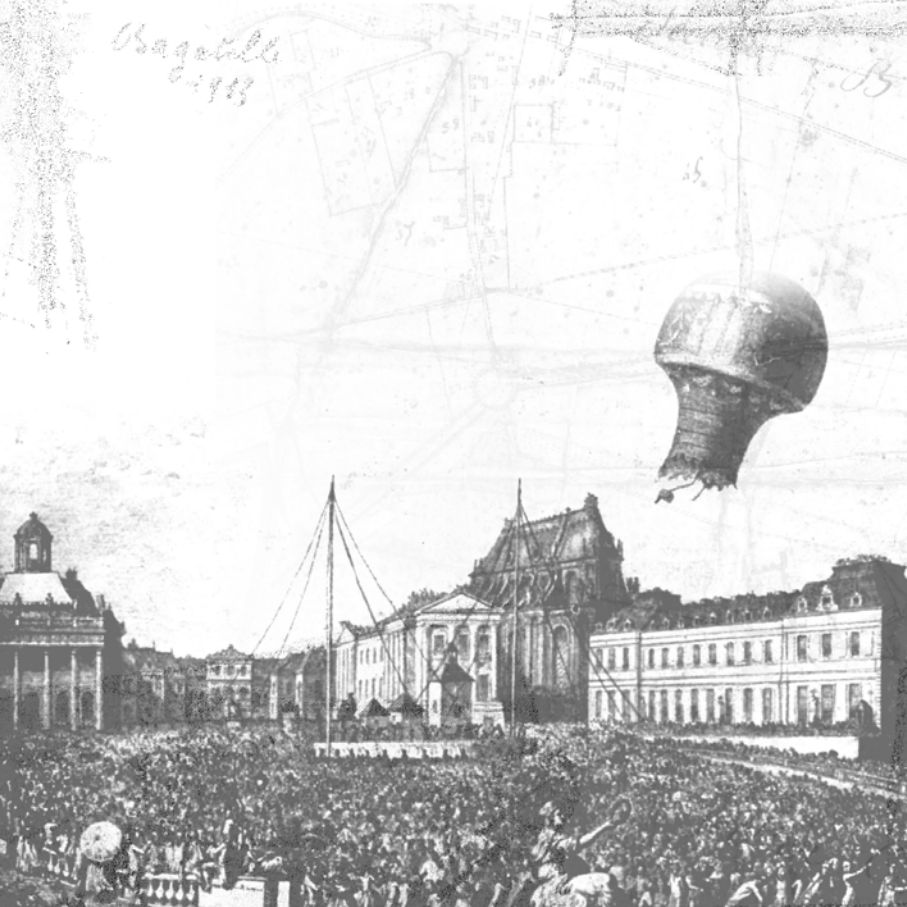
Jean-Yves MERLE



Vice-Président délégué
Culture - Patrimoine - Jeunesse

Utagetelli
1913

13





INTRODUCTION

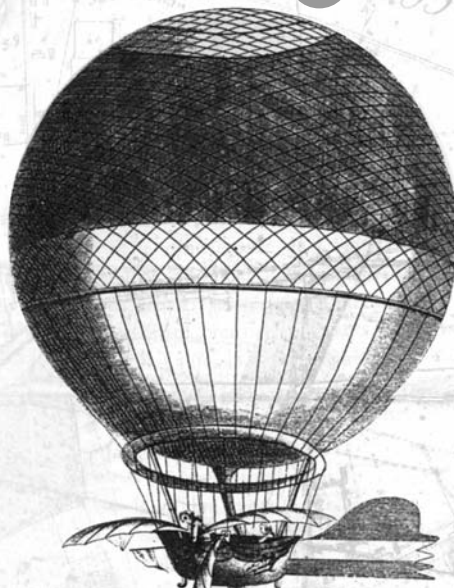
Pendant des siècles, imiter le vol des oiseaux constitua pour l'être humain un rêve de liberté inaccessible. Pourtant, du légendaire vol d'Icare dans l'Antiquité en passant par les machines volantes imaginées par Léonard de Vinci, jusqu'à l'exploit des frères Mongolfier, certains esprits aventureux se lancèrent le défi de vaincre l'effet de la pesanteur. Les communes de l'agglomération rouennaise furent, dès le XVIII^e siècle, les témoins des premiers essais de conquête du ciel en ballon, puis au début du XX^e siècle des premières démonstrations de vol en avion. Que ce soit sur la rive gauche ou la rive droite, l'agglomération rouennaise possède une histoire de l'aviation que ce 19^e fascicule d'histoire(s) d'agglomération vous propose de découvrir.



PORTRAIT DE JEAN-PIERRE BLANCHARD
(1753-1809)

Les premières expériences réussies de vol en ballon à air chaud des frères Mongolfier menées à partir de 1783 ont un retentissement considérable dans tout le royaume. Nombreux sont dès lors les aventuriers à vouloir tenter de reproduire les vols des deux aéronautes. À Rouen, Jean-Pierre Blanchard réussit, devant une foule immense, deux

ascensions les 23 mai et 18 juillet 1784 à bord de ballons gonflés à l'air chaud munis d'ailes pour les déplacements horizontaux. Le 12 août 1798, l'aéronaute qui se produit un peu partout en Europe et en Amérique, contre monnaie sonnante et trébuchante, effectue du faubourg Saint-Sever de Rouen un nouvel envol. Cette exhibition s'accompagne d'une démonstration de saut dans le vide d'un chien retenu par le parachute inventé par Blanchard en 1785. Le 14 août 1803, celui-ci réalise son 54^e vol en décollant du Jardin des plantes de Rouen.



III^{ME} EXPERIENCE

Parti des Anciennes Cazernes

à 5 heures 15 Minutes du Soir

*Ils ont descendu à 7 heures 30 minutes et à 15 Lieues du lieu de leur départ
la Plaine de Poissyval ils sont montés et descendu à volonte'*

DE M^S BLANCHARD

de Rouen avec M^S Poby

le 18 Juillet 1784



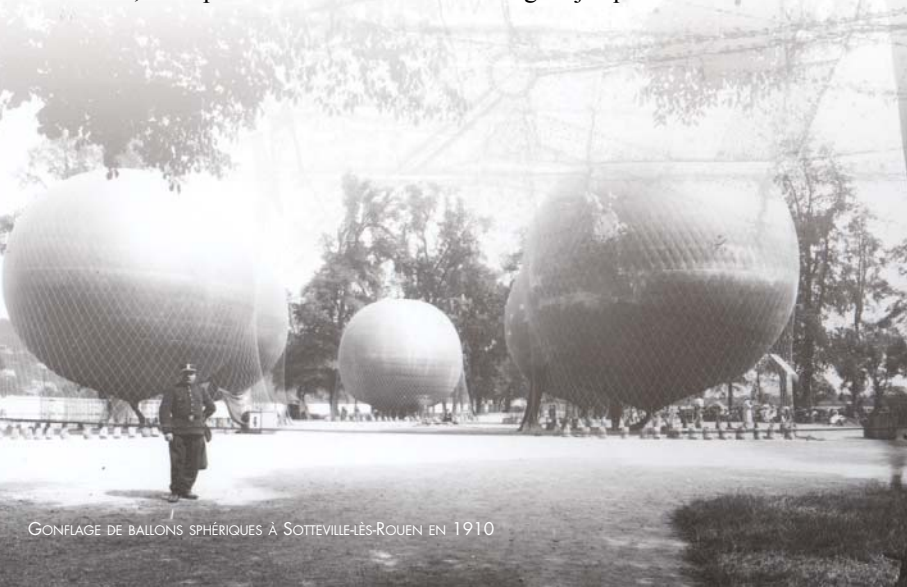
section

Sotteville
1910

Si dans un premier temps c'est avec un peu de crainte que les autorités voient le survol des toitures par des ballons gonflés à l'aide de feux ouverts, l'emploi du

gaz pour l'élévation des sphériques fait tomber bien des résistances vis-à-vis de ce nouveau mode de transport. Ces réticences une fois réglées, les habitants de l'ag-

glomération ont à de nombreuses reprises l'occasion d'assister à des démonstrations aérostatiques. Fêtes et expositions sont, tout au long du XIX^e et jusque dans les années



GONFLAGE DE BALLONS SPHÉRIQUES À SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN EN 1910

1920, les prétextes pour élever au-dessus de chaque commune de l'agglomération montgolfières, ballons sphériques et autres dirigeables ; manifestations qui provoquent à chaque fois l'enthousiasme d'un public toujours fort nombreux et passionné. Les aérostatiers sont devenus de véritables héros connus de tous comme Gaston Donnet, Charles Levindrey ou Ernest et Henri Duval. Mais l'essor de l'aviation dans les années 1900 va forger de nouvelles légendes.

En juin 1909, c'est une "Demoiselle Santos-Dumont", l'un des tous premiers avions à moteur, que le public peut admirer en plein centre ville de Rouen dans le hall de l'Hôtel de France. La présen-

tation au sol de cet engin révolutionnaire rencontré un vif succès auprès de la population. Pourtant, beaucoup regrettent de ne pouvoir admirer ce bel "oiseau" en vol. Un groupe de passionnés de sport mécanique et de vitesse emmené par Marcel Debons, président de l'Automobile Club de Normandie, se constitue alors pour organiser le plus vite possible sur l'agglomération un rassemblement des premiers avions avec démonstration en vol. Plusieurs mois de travail seront nécessaires à l'équipe pour mener à bien son projet et réunir, grâce à l'ouverture d'une souscription publique, machines et pilotes du monde entier.



GRANDE SEMAINE D'AVIATION
Madame De Laroche sur Sigles Voisin

L'AVIATRICE RAYMONDE DE LAROCHE

Organisé du 19 au 26 juin 1910, le meeting aérien de Rouen figure parmi les toutes premières réunions d'avions organisées au monde (la neuvième du genre) alors que l'aviation n'en est encore qu'à ses balbutiements. Pour accueillir cette manifestation, le champ de manœuvre militaire du Rouvray, à l'emplacement de l'actuel parking du parc des expositions et du Zénith, est réquisitionné et rebaptisé pour l'occasion aérodrome de Rouen-Bruyères ou Bruyères-

Aviation. Hangars, garages automobiles et hippomobiles, tribunes, barrières, mâts de signalisation, buvettes sont mis en place pour l'accueil des pilotes et de leurs avions ainsi que celui du public. Une foule énorme se presse de toute la Normandie et même au-delà pour venir assister, contre un droit d'entrée sur le site de 1 à 20 F, aux prouesses de ces pionniers de l'aviation sur leurs drôles de machines volantes, fragiles assemblages de bois et de toile. Parmi ceux-ci, on peut noter la présence des pilotes Morane, Latham, Hanriot, Mignot, Christiaens, Cattaneo, ou la Baronne Raymonde de Laroche... aux commandes des avions de marque Bréguet, Blériot, Voisin, Farman ou Santos Dumont. Pendant cette semaine, plusieurs compéti-

tions voient s'affronter dans le ciel de l'agglomération les vingt pilotes inscrits au meeting aérien pour l'attribution du prix de vitesse, d'altitude, de vol plané ou du prix de passagers et du poids utile transportés, devant un public émerveillé. Cette semaine de l'aviation offre en outre la possibilité aux visiteurs les plus téméraires d'effectuer les tout premiers survols de l'agglomération en avion. Au terme de cette manifestation, les organisateurs peuvent, malgré un déficit de plusieurs milliers de francs, se déclarer satisfaits. Plus qu'un succès, c'est un véritable triomphe que ce meeting aérien a remporté avec la présence pendant toute une semaine de plusieurs milliers de spectateurs enthousiastes.

L'aéro-club de Normandie

La semaine de l'aviation fait naître des vocations de pilote chez de nombreux Rouennais et enracine, de manière durable dans l'agglomération, l'attrait pour les activités aériennes. Cela se manifeste en particulier par la naissance de plusieurs associations d'amateurs d'avions et de vol sous toutes ses formes : "Aéro Touriste Normand" en 1912, "Union Aéronautique de Normandie" en 1922, "les Anciens de l'Aviation de Normandie" en 1926, "Groupement Rouennais d'Aviation Légère" (GRAL) en 1929, "Aéro-Club Popu-

laire de Rouen" en 1936, "Minéo Oissel Club" en 1937... La plus importante d'entre elles, l'"Aéro-Club Rouennais", est fondée à Rouen le 19 mai 1911 par une poignée de passionnés de vol en sphérique et d'aviation réunis autour de l'industriel Ernest Duval. Cette association se donne pour but d'étudier tout ce qui concerne l'aéronautique et favoriser la propagation du tourisme aérien. Cela se traduit en particulier par l'organisation de meetings et la participation aux concours aériens en France et à l'étranger. Si dans les premiers temps, les membres du club doivent se contenter de prendre l'air

Bagville

en ballons sphériques, ils oeuvrent pour doter le plus rapidement possible l'Aéro-Club Rouennais de ses premiers avions.

La guerre de 1914-1918 vient interrompre un peu brutalement l'enthousiasme des aviateurs rouennais. Mais le développement de l'arme aérienne pendant le conflit donne une formidable impulsion à l'aviation toute entière. Toutefois, il faut attendre 1922 pour voir les activités de l'Aéro-Club Rouennais redémarrer, date à laquelle une seconde association voit le jour. L'Union Normande

d'Aviation se propose également de favoriser l'essor de l'aviation auprès du public. Pendant deux ans ces deux sociétés rivalisent dans l'organisation de meetings aériens. Avec sagesse, les deux associations décident en 1923 de réunir leurs moyens.

Sous l'impulsion de son président Louis Antier, ce groupement devenu Aéro-Club de Normandie en 1929, connaît un grand rayonnement : création d'écoles de pilotage et de mécanique, organisation de meetings,



Oragville

de baptêmes de l'air tous les dimanches, de conférences sur l'aéronautique... mais aussi combat pour doter Rouen d'un grand aérodrome. En 1933, le travail de l'ACN et de ses dirigeants est reconnu d'utilité publique : juste récompense pour ses infatigables animateurs et pour le travail de formation de jeunes pilotes. D'ailleurs en 1936 le ministre de l'air du Front populaire, Pierre Cot, charge cette association de gérer une section d'aviation populaire qui doit permettre la formation au pilotage et

à la mécanique d'un grand nombre d'élèves. L'imminence d'une nouvelle guerre avec l'Allemagne incite en effet le gouvernement à étoffer les rangs de l'Armée de l'air. En sommeil pendant le conflit 1939-1945, le club, dont 16 de ses membres sont morts pour faits de guerre ou en déportation, reprend, au lendemain de la Libération ses activités : pilotage, vol à voile, modélisme, parachutisme et organisation de meetings aériens. Depuis cette époque, l'ACN n'a cessé de poursuivre sa mission de rendre la pratique de l'aviation accessible au plus grand nombre.

11

1102

Oragville
1913

Les aérodromes du Madrillet

Si le meeting aérien de 1910 se tient sur le champ de manœuvres du Rouvray, l'utilisation de ce site par les civils ne peut-être, jusqu'à la première guerre mondiale, qu'exceptionnel. Les aviateurs

trouvent alors refuge sur deux terrains de la rive gauche. Le premier, situé au Grand Quevilly au lieu dit du Bois Cany, est inauguré le 27 avril 1913 par le pilote Jules Védrières. Mais l'aéro-

drome Douthwaite, du nom de son propriétaire, ne fait guère l'unanimité auprès des pilotes et ne tarde pas à être rapidement délaissé. Le second terrain d'aviation est créé au lieu-dit du Château



POSE AVANT L'ENVOL D'UN MONOPLAN DU MADRILLET EN 1910

Bagatelle

blanc à Saint-Etienne-du-Rouvray par la Société Nouvelle des Aéroplanes "La Mouette". L'aérodrome, baptisé Rouen-Madrillet, est implanté sur les prairies situées entre les rues d'Elbeuf et du Madrillet. Inauguré en fanfare le 11 mai 1913, il connaît une grande activité jusqu'à la guerre de 1914. Au lendemain du conflit, l'intérêt des pilotes et des organisateurs de meetings se porte vers un troisième emplacement qui n'est autre que le champ de manœuvre du Rouvray situé à cheval sur les communes du Grand Quevilly et de Petit-Couronne. Les spectacles

13

aériens se succèdent ainsi à partir de 1920 sur le site prêté par l'armée. Toutefois, l'achat en 1926 par la ville de Rouen d'un terrain contigu facilite l'extension des installations civiles ce qui permet deux ans plus tard à l'ACN d'obtenir, de l'autorité militaire, l'utilisation permanente de la piste de décollage.

Le 5 octobre 1930, l'aérodrome de Rouen-Rouvray (plus familièrement appelé Madrillet par le public) est inauguré sous le patronage du ministre de l'Air Laurent Eynac. Cette manifestation est l'occasion d'offrir au public un

section

meeting aérien réunissant quelques-uns des pilotes français les plus connus de l'époque : Doret, Le Brix, Assolant, Lefevre, Haeglen, Froissart. Doté d'un vaste hangar, d'un poste de ravitaillement en carburant, d'un atelier et d'un "aéro-bar" cet aérodrome permet jusq'en

1940, grâce au travail des aéro-clubs locaux, de populariser le vol sous toutes ses formes. Mais le Madrillet a également vocation commerciale.

Ainsi, le 10 juillet 1935 a lieu sur ce terrain la première escale de la ligne postale aérienne exploitée par la compagnie "Air Bleu" entre Paris et Le Havre.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'équipement du Madrillet est amélioré par la création de deux pistes de 1 200 et 900 mètres. Ces efforts permettent dès lors, outre les activités normales de l'aérodrome,



l'organisation régulière de grands meetings internationaux d'aviation attirant à chaque fois de très nombreux spectateurs avides de démonstrations acrobatiques. Toutefois, certains comme André Marie et Jean Bétrancourt responsables de l'ACN rêvent de la création d'un grand aéroport plus en adéquation avec l'importance économique de Rouen et capable d'accompagner l'essor du transport aérien au lendemain de la guerre.

L'allongement des pistes du Madrillet au détriment de la forêt du Rouvray est étudié pour permettre l'accueil de grands avions de transport (on songe même à la création de 5 pistes de 1 500 mètres de longueur).

Pourtant, les autorités optent en 1962, pour des raisons techniques et de sécurité, en faveur du développement de l'aérodrome de Boos. Cette décision condamne de fait le terrain du Madrillet dont la surface représente, par ailleurs, une zone de développement économique idéale à proximité d'une agglomération en pleine expansion. On songe ainsi à l'implantation d'un centre commercial régional, d'une gare routière de marchandises et de la Foire exposition de Rouen installée sur les quais de la rive gauche. L'aérodrome du Madrillet ferme ses pistes le 3 décembre 1968 pour laisser la place aux parking et installations du parc expositions de Rouen.

Boisgobert
1911

L'aéroport de Boos

C'est dans le contexte de réarmement de la France des années 30 que l'armée de l'Air décide en 1935 d'implanter dans les prairies de Boos une base aérienne suivie de l'installation du Groupe Aérien d'Observation 503. Pistes d'envol, hangars (toujours visibles de nos jours),

logements sont créés dans les années qui précèdent le second conflit mondial pour accueillir avions et pilotes. Face aux menaces de guerre de plus en plus perceptibles, l'armée décide en 1938 d'accroître les capacités de cette base. Les études prévoient en effet d'ins-

taller à Boos trois escadrilles et un bataillon de l'Air servis par 1300 personnes. Le déclenchement des hostilités en septembre 1939 interrompt brutalement ce projet. De la "Drôle de guerre" à la Bataille de France, le terrain est successivement utilisé par les avions Hurricane des



AÉROGARE DE L'AÉROPORT DE ROUEN-BOOS

escadrons de chasse anglais et des Bloch, Potez et autre Bréguet des escadrilles françaises dont certains s'illustreront avec brio dans les combats dont le ciel de la région est le témoin. Avec l'arrêt des hostilités, l'aérodrome abandonné est occupé à partir de la mi-juin 1940 par les Allemands. Mais le 20 juin, 18 avions à croix gammée y sont détruits au sol par la Royal Air Force. Cette action a été grandement facilitée par le sabotage des lignes télégraphiques alle-

mandes réalisé par Etienne Achavanne qui sera le premier résistant normand à être fusillé par l'occupant. Boos n'est alors plus utilisé que comme terrain de secours par la Luftwaffe. Bien que réquisitionné à la Libération par les troupes américaines, l'US Air Force ne se sert pas du terrain rendu inutilisable par les Allemands. Restitué aux autorités militaires françaises l'aérodrome, perdant tout intérêt stratégique, est désaffecté. Il faut attendre septembre 1951 pour qu'il reprenne vie. Les installations,

remises en état par le service des Bases Aériennes, sont récupérées par les membres du G.R.A.L qui y installent le Centre de Vol à Voile Ferdinand Beau du nom du précurseur de ce sport dans la région.

L'aérodrome de Boos est confié en 1967 à la gestion de la Chambre de Commerce de Rouen qui a l'ambition d'en faire un aéroport régional. Ce projet passe naturellement par la modernisation des installations qui implique la création d'une tour de contrôle, d'un aérogare et d'une piste de 900 mètres de long en

macadam pour permettre l'accueil d'avions de tourisme et d'affaires.

L'aéroport est ouvert le 24 août 1968 à la circulation aérienne civile et héberge les aéro-clubs locaux (exception faite de la section parachutisme dont l'activité est interdite à Boos pour des raisons de sécurité), chassés par la fermeture du Madrillet, ainsi que la station régionale de Météo France pré-

cédemment installée sur l'aérodrome du Grand Quevilly. L'allongement de la piste à 1 700 mètres permet, dans les années 1970, l'atterrissage d'avions de plus grande taille et le développement des liaisons inter-régionales (Rouen-Tours-Lyon à partir du 1^{er} février 1972) favorisant ainsi l'essor de l'activité commerciale de l'aéroport de Boos, baptisé Aéroport Rouen – Vallée de Seine.





Les communes de l'agglomération rouennaise possèdent de nombreux témoignages qui commémorent la mémoire d'aviateurs et d'événements liés à l'histoire de l'aviation.

À l'entrée du Parc des expositions de Rouen est installée une petite stèle en granit érigée en mai 1939 à la mémoire de Louis Antier qui présida aux destinées de l'Aéro-club de Rouen de 1929 à 1938 en en faisant l'une des sociétés aéronautiques les plus importantes

de France. Il trouva la mort le 29 mai 1938 aux commandes d'un autogire en bordure du terrain d'aviation du Madrillet pendant un meeting aérien. En février 1939, la commune de Sotteville-lès-Rouen rendait également hommage à Antier en donnant son nom à l'une de ses rues.

Au petit cimetière du Val-de-la-Haye se trouve la tombe spectaculaire de l'aviateur Max Duret mort le 26 mai 1926 au Maroc. Dû au talent du sculpteur rouennais Alphonse Guilloux, le monument, en ciment armé, représente plusieurs éléments brisés d'un avion militaire environné de flammes rappelant ainsi les terribles circonstances de la mort du pilote.





Au cimetière Saint-Sever, on peut observer le monument funéraire en forme d'aigle d'Alcide Helluin lieutenant pilote aviateur originaire de Rouen décédé au combat le 9 juin 1917 à l'âge de 39 ans.

À Rouen près du moulin Pannevert au pied de la Sud III est installée depuis 1920 une plaque en marbre commémorant l'atterrissage en ballon de Léon Gambetta le 8 octobre 1870 après son évasion de Paris assiégé par les Prussiens.



section



Au Grand Quevilly, rue de l'Industrie se trouve depuis 1998 une pierre commémorant le crash, le 8 mars 1943, du sergent pilote Paul Raphaël Hubidos membre des Forces Aériennes Françaises Libres.

Enfin, plusieurs communes de l'agglomération rouennaise ont tenu à perpétuer la mémoire d'aviateurs et d'aviatrices ayant marqué l'histoire de l'aviation civile et militaire en donnant leurs noms

à des rues, des établissements scolaires, des stades à l'exemple de l'école Marise Bastié à Grand Quevilly, du stade Mermoz à Rouen ou de l'impasse Clément Ader à Darnétal.



Oragette
1913

De nos jours, l'avion est devenu un moyen de transport qui s'est grandement popularisé par la baisse des prix pratiqués et la multiplication des offres de destinations proposées. En se banalisant, l'aviation a sans doute perdu une grande part de la fascination qu'elle exerçait sur le public comme cela pouvait être encore le cas jusque dans les années 1960. Toutefois, l'organisation régulière de meetings aériens à Boos, surtout avec la participation d'avions de collection, prouve qu'il existe toujours un large public pour s'émerveiller devant les prouesses des pilotes descendants des "faucheurs de marguerites" du début du XX^e siècle.

Michel Croguennec

26

Ce fascicule a été tiré à 30 000 exemplaires sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot
Dépôt légal : septembre 2002. N°ISBN 2 - 913914-35-7
© Agglomération de Rouen Haute Normandie
Collection histoire(s) d'agglomération - N°ISSN 1291-8296

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

Pour en savoir plus :

DELECLUSE (Jacques), Les consuls de Rouen, histoire de la chambre de commerce de Rouen des origines à nos jours, éditions du P'tit Normand, Rouen 1985.

BETRANCOURT (Jean), C'est en 1910 qu'est née l'aviation à Rouen, la revue de Rouen, septembre 1951.

PELAY (Edouard), Pierre Blanchard aéronaute, Bulletin des Amis des Monuments Rouennais, 1899.

Remerciements :

À Philippe CHÉRON, Frédéric DAVID, Claude FOURNAY ainsi qu'aux Archives départementales de la Seine Maritime.

Photographies :

© Collection privée - Michel CROGUENNEC

Le ballon de la Garenne (1910)

(Air : Amoureux Sauvetage)

Dans l'bois d'la Garenne il faisait bon.

Donnette y mit son ballon ;

Car désormais Sotteville,

Veut faire comme à la ville,

Et se payer, plein d'admiration,

Le luxe d'une ascension.

Il faut que ça réussisse

Car Donnette eut une nourrice,

Don't les ballons y'ont donné l'flair,

De vouloir toujours monter en l'air !

Refrain

Revenons au bois d'la Garenne,

Près de notre aéronef,

Malgré qu'on se donne de la peine,

Ca n'se gonfle pas bésef,

Bref après deux jours d'attente,

Enfin le ballon partit,

Aux yeux de la foule contente,

Pour... la banlieue d'Quevilly

