

Villes et Pays d'art et d'histoire

Etampes



Etampes et l'aviation

pages de chronique

Livret d'exposition

Etampes et l'aviation



Aux commandes de son biplan Farman, l'Étampeois Pierre Gouguenheim

Au même titre que Toulouse, Reims ou Issy-les-Moulineaux, Étampes peut être considérée comme un des berceaux français de l'aviation. En témoignent l'ancienneté et le rôle joués par ses deux aérodromes de Mondésir et de Villesauvage dans la conquête de l'air, mais aussi l'extraordinaire personnalité de Marcel Bouilloux-Lafont, maire de la ville de 1912 à 1929, infatigable « défricheur du ciel » et président-créateur de l'Aéropostale.

Pacifique et sportive, l'aviation peut aussi être meurtrière. En 1940 et 1944, Étampes paye le prix d'être située à un nœud important de

communications routières et ferroviaires : victime de la terreur venue du ciel, la cité est sévèrement bombardée, d'abord par les Allemands, puis par les Alliés.

1909 (13 juillet) : premier vol de ville à ville (Mondésir-Chevilly) par Louis Blériot.

1909 (21 décembre) : Jacques de Lesseps s'envole de la ferme de Guinette et atterrit à Villesauvage.

1910 (28 mars) : fondation de l'école de pilotage de Henri Farman (entre Mondésir et Villesauvage).

1910 (septembre) : ouverture de l'école de pilotage de Louis Blériot.

1912 (13 janvier) : Sur monoplan Deperdussin, le pilote J. Védrines bat le record de vitesse : 150 kilomètres en 1 heure, 2 minutes et 43 secondes...

1912 (10 février) : Sur biplan Farman, l'Étampeois Pierre Gouguenheim bat le record du monde d'altitude, avec quatre passagers (1 120 mètres).

1914 : l'école militaire d'Étampes-Mondésir forme 2000 pilotes.

1927 : Bouilloux Laffont

1930 (8 septembre) : fondation de l'École de Perfectionnement du pilotage, à Étampes-Mondésir.

1932 (août) : la Patrouille d'Étampes participe au meeting aérien de Deurne-Anvers (Belgique).

1933 : Première édition de la Coupe Deutsch de la Meurthe, à Étampes-Mondésir.

1934 (27 mai) : Maurice Arnoux est vainqueur de la Deuxième édition de la Coupe, sur Caudron-Renault, en présence d'Albert Lebrun, Président de la République.

1934 : L'ingénieur Roland Payen teste à Mondésir son prototype révolutionnaire à aile « Delta ».

1936 : implantation de la Première escadre de chasse à Mondésir (sur

Dewoitine 500 et 510).

1939 (3 mars) : les bâtiments nouveaux de l'aérodrome militaire d'Étampes-Mondésir sont baptisés du nom du colonel Pitault.

1939 (4 mars) : pétition des habitants de Guillerval contre « le laisser-aller et le chahut » de certains aviateurs de Mondésir.

1939 (29 mars) : le sous-lieutenant d'Hespele et l'adjudant Hubert trouvent la mort dans le crash de leur avion près du vieux camp de Mondésir (champ Dufayet).

1939 (13 avril) : perte de vitesse et chute mortelle du Dewoitine piloté par le sous-lieutenant Giuliani, de Mondésir, sur le territoire de Chalou-Moulineux.

1939 (25 avril) : le lieutenant Colin, de Mondésir, bat le record de distance sur planeur biplace (vol d'Étampes à Barsur-Aube).

1939 (6 mai) : Sur la piste de Villesauvage, le pilote Lallemand, sur Mauboussin, bat le record de vitesse sur cent kilomètres (catégorie 4 litres de cylindrée).

1940 (avril) : livraison et mise en service à Mondésir d'avions d'entraînement achetés aux USA (North American NA 16, dit NAA-57).

1940 (14 mai) : le lieutenant Kucera, volontaire tchèque de la base d'Étampes-Mondésir, décède à l'Hôtel-Dieu, des suites de ses blessures.

1940 (20 mai) : deux groupes d'appareils (Potez 633 et Breguet 693) transférés de Salon-de-Provence à Mondésir attaquent des colonnes allemandes près d'Arras.

1940 (28 mai au 30 mai) : des appareils

Leo 45 décollent de Mondésir pour bombarder des colonnes allemandes et des ponts sur la Somme, ainsi que le canal au nord d'Abbeville.

1940 (3 juin) : bombardement de Mondésir par une cinquantaine d'appareils allemands (He 111, Do 17 et Bf 110). On déplore quinze blessés et dix morts, dont un civil (Paulin Coudière, débitant à Mondésir).

1940 (4 juin) : ordre de repli à Limoges de la Patrouille d'Étampes.

1940 (nuit du 7 au 8 juin) : bombardement d'Étampes par les Allemands (sont touchés les immeubles Ritter, Saulière, Guigner, Baudet et Dallier) ; un Halifax III de la Royal Canadian Air Force, ayant participé au bombardement de Juvisy, s'écrase à Bel-Air, lieu-dit La-Croix-des-brûlés (commune de Chamarande).

1940 (nuit du 9 au 10 juin) : deux bombardiers Lancaster de la RAF sont perdus au-dessus de Morigny ; un bimoteur de la Luftwaffe se pose sur le ventre, au lieu-dit La Manivelle (sud de Chalo-Saint-Mars) ; un Lancaster est touché au-dessus d'Étampes par le Messerschmitt Bf. 110 G4 du Hauptmann Autenrieth et s'écrase près de Magny-en-Vexin ; un Dornier de la Luftwaffe (type DO 217-N2) est abattu près d'Étampes.

1940 (14 juin) : La 2e Luftflotte allemande bombarde Étampes, au prix de 400 morts ; ordre de repli sur Bordeaux de la Patrouille d'Étampes.

1940 (16 juin) : un Potez de reconnaissance, parti de Romorantin, est abattu au-dessus du Rougemont par la DCA allemande installée au Petit-Saint-Mars.

15 juin 1940 (22 août 1944) : les aérodromes de Mondésir et Villesauvage sont réquisitionnés par la Luftwaffe, sous l'autorité du Dr. Eugen Weissmann, « General der Flakartillerie » (Général de Corps d'armée de la DCA), « kommandierender General im Luftgau Westfrankreich » (général chargé du Commandement aérien de l'Ouest de la France). À Mondésir stationne le Groupe III, équipé de Junkers Ju 88. Pour tromper les Alliés, la Luftwaffe aménage un faux terrain d'aviation à Étampes-L'Humery ; des abris pour avions de chasse sont, en outre, construits au Bois-des-Grès.

1944 (nuit du 3 au 4 mai) : le Lysander

du Flight-Lieutenant Whitaker (RAF) est abattu au-dessus de Mondésir ; le pilote est inhumé au cimetière de Guillerval.

1944 (4 mai) : un Lancaster de la RAF tombe en flammes près de Lardy.

1944 (23 mai) : des B-24 de la 8e Air Force bombardent le terrain de Mondésir (72 tonnes de bombes lors du second passage).

1944 (2 juin) : nouveau bombardement de Mondésir ; les pompiers d'Étampes sont réquisitionnés pour le déblaiement.

1944 (6 juin) : les chasseurs allemands du II/JG 1 font étape à Mondésir, leur terrain assigné à Flers (Normandie) ayant été rendu inutilisable par les bombardements alliés.

1944 (nuit du 9 au 10 juin) : bombardement d'Étampes par les Alliés.

1944 (29 juin) : arrestation du Résistant Louis Moreau, lequel renseignait les Alliés sur le camp de Mondésir, ainsi que sur l'emplacement des citernes d'essence et des lieux de camouflage des avions ennemis ; il est remplacé à la tête du réseau de Résistance par M. Morange, commis à la Perception d'Étampes.

1944 (4 juillet) : le bombardier allié B-24 baptisé « Hail Mary » est abattu par un Messerschmitt Bf 110 ayant décollé d'Étampes. À l'exception du mitrailleur arrière, tué à son poste, l'équipage du bombardier saute en parachute dans la région de Méréville.

1944 (23 juillet) : le corps d'un douzième aviateur britannique abattu au-dessus de Morigny en juin 1940 est retrouvé et inhumé dans le cimetière communal.

1944 (10 août) : un aviateur allemand, l'Unteroffizier Wäschle, est abattu par des chasseurs alliés à Montrau, au sud de Mondésir, et est inhumé au cimetière de Baudreville.

1944 (19 octobre) : création de la Base aérienne 110 à Mondésir.

1948 (1er septembre) : installation, à Mondésir, de l'Escadrille de Présentation de l'Armée de l'Air.

1953 (1er octobre) : dissolution de la Patrouille d'Étampes.

1967 : départ des dernières unités militaires de Mondésir ; maintien de la station d'émission de Villesauvage.

LOUIS BLÉRIOT

Le 12 juillet 1909 en fin de matinée, la foule des Étampois se presse sur le passage d'un drôle de convoi exceptionnel venu par la route de Paris : une grosse voiture jaune tractant un aéroplane partiellement démonté. Le conducteur du véhicule - lequel progresse avec toute la prudente lenteur qu'impose l'étroitesse de la chaussée et la valeur de sa cargaison - est Louis Blériot, constructeur d'avions et pilote. Cinq heures plus tôt, il a quitté ses ateliers du boulevard Victor-Hugo, à Neuilly-sur-Seine, pour la ferme de Mondésir, sise à 5 km au-delà d'Étampes, en bordure de la route nationale N° 20. Sous réserve que les conditions météorologiques soient favorables, il s'élancera dans cinq heures aux commandes de son appareil, depuis un champ de luzerne voisin de la ferme. Son objectif est de rallier la cote 122, sur le territoire communal de Chevilly - tout près d'Artenay - et d'accomplir ainsi le premier vol de ville à ville.

Aux côtés de Blériot, on peut reconnaître deux contrôleurs réputés de l'Aéro-Club, Messieurs Alfred Leblanc et André Fournier. Leur rôle sera de veiller au bon déroulement des conditions du vol. Si ce dernier est accompli en ligne droite et en moins de quatre heures - une escale à mi-chemin étant toutefois tolérée, mais sans dépassement du temps imparti -, Louis Blériot se verra remettre le « Prix du gouvernement », récompense également connue sous le nom de « Prix du voyage ».

Fondé par l'Aéro-Club, ce Prix est doté d'une substantielle allocation de 14 000 F, à raison de 11 000 F pour le constructeur de l'avion, de 2 000 F pour celui du moteur et de 1 000 F pour celui de l'hélice. Or, Louis Blériot a - selon le témoignage de son chef mécanicien, Ferdinand Collin, - « grand besoin d'un tel apport pour poursuivre ses travaux »¹.

Vers 16 heures, le monoplan est prêt pour la tentative. Remonté en moins de 30 minutes par Collin, il s'agit d'un Blériot XI dont l'envergure dépasse de peu les 8 mètres 50, pour une longueur de 8 mètres et une surface portante de 14 mètres. Son moteur de 24 chevaux est un Anzani à 3 cylindres, et son hélice a été conçue par Chauvière.

Tous les notables d'Étampes - à commencer par le maire Frédéric

Louis -, mais aussi d'innombrables badauds, se sont donné rendez-vous à Mondésir. La presse locale est également bien représentée. Un rédacteur de *L'Abeille d'Étampes* - le très connu hebdomadaire local de l'imprimeur Lecesne-Allien, lequel tire à près de 6000 exemplaires - décrit avec enthousiasme « la grosse libellule ». Il s'extasie sur « son hélice faite de quatre couches de noyer superposées et hermétiquement accolées, qui mesure plus d'un mètre cinquante », et « ses ailes en soie jaune caoutchoutée presque transparente, qui ont une largeur de trois mètres chacune environ et une hauteur d'un mètre vingt-cinq »².

Malheureusement pour l'assistance, le vent qui balaye les champs de luzerne au sud d'Étampes est jugé trop fort par Blériot : il interdit son décollage et ne permet pas d'espérer un vol dans de bonnes conditions. La tentative de raid doit être remise au lendemain. Avec fatalisme, *L'Abeille d'Étampes* observe que le pilote « décida que son oiseau passerait la nuit à la belle étoile : il l'abrita seulement derrière une meule, le couvrit de bâches et le laissa ainsi sous la garde de ses mécaniciens »³.

Non sans déplaisir, Collin se souvient combien cette nuit fut froide, mais « tout se passa bien, dans le silence de la plaine de Beauce placée près de la Nationale Paris-



Orléans qui, à l'époque, n'avait aucun trafic de nuit »⁴.

Dès 4 heures du matin, Louis Blériot est sur le pied de guerre. Il veut profiter des premières lueurs du jour pour tenter sa chance. Depuis la veille au soir, le vent est tombé. Seule est perceptible une très légère brise du nord-ouest. Le plein d'essence et d'huile est fait sous le contrôle vigilant de Ferdinand Collin... et du journaliste d'Étampes, lequel n'a pas plus fermé l'œil de la nuit que les mécaniciens et le pilote. On lui doit la suite du récit.



Blériot et son monoplan.
Couverture du Daily graphic 26 juillet 1909

Après vingt minutes d'attente fébrile, Blériot enfle ses gants. Il a revêtu un costume bleu et s'est installé dans la carlingue. Lancé par Collin, le moteur Anziani se met à « ronfler » du premier coup : il n'a pas souffert de la fraîcheur nocturne. Sous un ciel encore gris, l'hélice à deux ailes « fauche tout à coup la luzerne, faisant autour d'elle un courant d'air énorme. »⁵ L'avion se met à rouler. À la vitesse de 50-60 kilomètres par heure, Blériot efface 50 mètres de terrain, puis 100, puis 150... Enfin, « la grande libellule quitte la terre, s'élève et, filant droit devant les spectateurs émus, monte - soutenue par les grandes ailes couleur de soleil - à une hauteur de 15 à 20 mètres, qu'elle conserve tant que nous pouvons l'apercevoir à l'horizon. Elle vient à passer en virant légèrement derrière Monnerville et disparaît. »

Mécaniciens, journalistes et autres spectateurs matinaux s'élancent vers la Nationale. C'est à qui sautera le premier dans son automobile, à la poursuite de l'avion... Parmi les premiers, le rédacteur de *L'Abeille* aperçoit Blériot « sauter » les peupliers bordant la Nationale et laisser sur sa droite Monnerville et Angerville. Soudain, une frayeur saisit l'assistance : à moins de 20 mètres du sol, le Blériot XI franchit la ligne du chemin de fer d'Étampes à Orléans, « au moment même où un express passe à toute vitesse ».

Réduisant son altitude, Blériot se pose dans un champ à la sortie d'Angerville : c'est l'escale autorisée par le règlement du Prix. Avec des gestes rapides et précis, le pilote inspecte son appareil. Travail indispensable, comme l'explique Collin : « l'ennui principal était l'huile chaude qui s'échappait par les lumières des 3 cylindres et qui, progressivement, envahissait tout l'avion, enduisant le pilote d'une couche visqueuse. »⁶ Manifestement satisfait de la robustesse de la construction et de la pression d'huile, Blériot reprend la voie des airs. Son temps de repos – tout relatif – n'a pas excédé 11 minutes.

Il est très exactement 5 heures 40 quand le monoplane atteint sa destination, la cote 122 à Chevilly. Le voyage a duré 43 minutes. Blériot est certes recouvert d'huile, mais il a remporté son pari haut la main... et avec lui, la précieuse récompense financière de l'Aéro-Club. Outre la tranquillité financière qu'elle lui procure dans l'immédiat, la bourse l'autorise surtout à voir plus loin, nous dit son chef mécanicien : « cela confortait l'idée du patron : la fameuse traversée de la Manche dont il rêvait ! »⁷

Clément Wingler

MONDESIR ET VILLESAUVAGE

Blériot est un homme de projets. À la fois comme pilote – il réussit effectivement l'exploit de traverser la Manche le 25 juillet suivant, toujours sur un Blériot XI à moteur Anzani de 25 cv –, mais aussi comme chef d'entreprise. À ce titre, il se montre visionnaire, voulant construire des avions tout en formant les pilotes à même de les dominer... et de les acheter. Par conséquent, son ambition est double : industrielle et pédagogique.



Le Capitaine Félix, directeur de l'aérodrome militaire Blériot à Mondésir. Cliché Rameau

Après avoir, la même année 1909, ouvert une école de pilotage à Pau, puis un cours à Issy-les-Moulineaux, il envoie quelques mois plus tard son chef mécanicien dans le sud de la Seine-et-Oise. Sa mission ? Trouver un terrain propice à l'établissement d'une école supplémentaire, « dans un rayon maximum de 80 km, car plus loin pourrait poser des problèmes de déplacement qui deviendraient vite trop loin. »⁸ Ferdinand Collin se met en chasse en avril 1910. À dire vrai, il sait déjà quel terrain choisir : Étampes-Mondésir.

Le mécanicien n'a évidemment pas oublié le vol de ville à ville accompli par son patron l'année d'avant. Le plateau s'étendant à la sortie méridionale d'Étampes ne présente que des avantages. Au Sud du hameau de L'Humery et de la ferme de Villesauvage se trouve un ensemble de terres de 60 hectares, bordé à l'Est par la Nationale 20, et à l'Ouest par la voie de chemin de fer de Paris à Orléans via Étampes. Une seconde ligne - certes moins importante -, établie à moins d'un kilomètre à l'Est, voit passer les trains d'Étampes à Pithiviers et à Beaune-la-Rolande.

Collin n'a aucun mal à convaincre Blériot. Ce dernier se rend sur place en juillet-août. Là, une surprise assez déconcertante attend le mécanicien.

Se tournant vers lui, Blériot lui lance : « Vous êtes ici chez vous, vous serez le chef de l'école, des hangars que l'on va construire, des avions, du matériel, du personnel et des élèves que je vais vous envoyer. Au revoir, Collin ! »⁹

Pour comprendre la surprise de l'intéressé, il est nécessaire d'ajouter qu'il vient seulement de fêter ses 26 ans, et que pour l'instant, l'école n'est encore... qu'un champ de luzerne ! Collin se met au travail sans perdre de temps. La devise de l'école de pilotage d'Étampes en dit long sur le sérieux voulu pour la formation des conquérants de l'air : « On entre vivant et au complet à l'École Blériot et on en ressort de même ! »¹⁰

Les qualités du terrain entre Mondésir et Villesauvage n'ont pas échappé à un autre pionnier de l'aviation : Henri Farman. Avant même les débuts de l'École Blériot, ce dernier a créé sa propre école de pilotage de l'autre côté de la Nationale ! Les deux établissements entrent en concurrence dès septembre 1910. Ils sont bientôt le théâtre d'exploits qui justifient le titre donné à Étampes, d'être un des berceaux de l'aviation.

Le 12 juin 1911, Leblanc, sur monoplan Blériot, bat le record de vitesse en parcourant 150 km en 1 heure 12 minutes ; le 5 août suivant, le capitaine Félix bat le record d'altitude : 3190 mètres, sur un monoplan militaire Blériot. Il deviendra bientôt - avec le grade de commandant - Directeur de l'Aérodrome militaire Blériot d'Étampes.

Clément Wingler

EUGÈNE RAMEAU, PHOTOGRAPHE ETAMPOIS (1871-1961)

De l'été 1910, où les écoles Farman et Blériot ouvrent leurs portes sous le ciel de Villesauvage, à celui de 1914, où l'horizon est déchiré par les premiers orages de la Grande Guerre, quatre années s'écoulent. Période courte s'il en est, et bientôt tragique, mais qui voit le photographe étampois Eugène Rameau réaliser plusieurs centaines de cartes postales consacrées aux écoles de pilotage d'Étampes. Deux cent trente-huit cartes différentes attestent de ce travail foisonnant, et encore ne s'agit-il que des pièces aujourd'hui connues, la numérotation réelle dépassant le chiffre « sept-cents »...

Ces clichés d'Eugène Rameau ne demeurent pas qu'une attraction locale : ils ont l'honneur de la presse nationale, étant publiés par *L'Illustration* et par *L'Excelsior*. Leur thème favori est la représentation d'un pilote et de son avion. Ils constituent des documents essentiels pour la connaissance du « Berceau de l'Aviation » que fut Étampes. Hélas, le bombardement aérien qui frappa la ville le 10 juin 1944 réduisit en cendres les archives du photographe.

La famille d'Eugène Rameau est originaire du Berry. Pendant plusieurs générations, ses ancêtres sont ouvriers dans les forges implantées au bord de l'Arnon, à l'Est du département du Cher. Lui-même entre comme apprenti chez un imprimeur de Nevers, avant d'être appelé au titre du service militaire. Durant les seize derniers mois qu'il passe sous les drapeaux (1892-1894), il est imprimeur lithographe dans les ateliers du Service géographique de l'Armée. Rendu à la vie civile, il poursuit son métier d'imprimeur à Paris. Ainsi, dans les premières années du XX^e siècle, on le retrouve comme employé chez un imprimeur réalisant des « Phototypies d'art et d'industrie ». Eugène a pour spécialité les cartes artistiques en noir et

cameïeu. Il maîtrise parfaitement la phototypie, ce procédé d'impression aux encres grasses qui permet - outre sa rapidité et son coût modique - de reproduire, à partir d'un négatif photographique, des images de grande qualité, en demi-teinte et sans trame. Il faut noter que ce procédé s'imposera pour la réalisation de cartes postales.



Eugène Rameau tenant l'appareil de photo aériennes d'un aviatric abbattu en

En mai 1909, Eugène Rameau quitte la capitale et vient s'établir à Étampes, en tant que photographe. Sa principale activité consiste à réaliser des cartes postales de sa ville d'adoption, ainsi que des localités environnantes. Outre cette production domestique, il œuvre pour le journal *L'Excelsior* dont il est - en 1913 et 1914 - correspon-

dant-photographe pour Étampes et sa région. Créé en 1910 par Pierre Lafitte, ce quotidien de Paris a cela d'avant-gardiste qu'il privilégie l'illustration photographique comme source essentielle et prioritaire d'information. Parmi ses collaborateurs figurent Guillaume Apollinaire, Roland Dorgelès et surtout Maurice Leblanc, que les aventures de son personnage Arsène Lupin ont rendu célèbre.

Parmi les travaux qu'Eugène Rameau fait parvenir à *L'Excelsior*, les reportages consacrés aux exploits des aviateurs occupent une place d'autant plus enviable que le public français est d'une avidité insatiable dès lors qu'il s'agit d'informations sur ces chevaliers des temps nouveaux.

Entre des prises de vues réalisées depuis le sol et des clichés pris depuis un aéroplane en vol, il y a évidemment bien plus qu'une différence d'échelle... dès l'ouverture des écoles de pilotage de Villesauvage, Eugène Rameau n'hésite pas à embarquer - avec son précieux matériel - à bord d'un aéroplane Henry Farman, piloté par Maurice Chevillard, ceci

Vue aérienne d'Étampes.
Cliché Rameau



pour effectuer les premières photographies aériennes d'Étampes. C'est, du reste, à cette époque, qu'à l'aide de photomontages naissent d'amusantes cartes postales déjà connues, mais à présent enrichies de petits avions survolant les principaux monuments de la ville.

Surtout, pendant les quatre ans d'avant-guerre, Eugène Rameau réalise plusieurs centaines de cartes postales des écoles de pilotage Farman et Blériot. Ses clichés nous permettent de découvrir les avions de ces deux constructeurs célèbres, mais aussi des Tellier ou des Deperdussin, au sol ou en vol, ainsi que leurs pilotes, dont les visages occupent un médaillon à un angle de la carte. D'autres vues présentent des avions en plein vol, ou passant au-dessus de laboureurs ou de bergers accompagnés de leurs troupeaux. Chaque légende de carte postale précise le type de l'avion, ses caractéristiques principales et le nom de son pilote.

Bien qu'agé de 43 ans, Eugène Rameau est mobilisé dès le 15 août 1914. Il le restera jusqu'à la fin de la guerre. Sa qualité de photographe et son expérience des avions lui valent d'intégrer le Parc aéronautique de Chalais-Meudon, dont il sort le 11 mars 1915 aux commandes d'une étonnante voiture-laboratoire. Il est affecté au Parc aéronautique, Section Photographie aérienne, de la 5e Armée commandée par Franchey d'Espéray, lequel installe son Q.G. à Jonchery-sur-Vesle, à l'Ouest de Reims. C'est

au-dessus de cette localité que s'est déroulé le premier combat aérien, avec avion abattu, de l'histoire mondiale de l'aviation militaire. C'est également là que, le 1er mars 1915, le commandant de Rose crée la première escadrille de chasse. Au début de cette année-là, une Section de photographie aérienne est attachée à chaque corps d'Armée. L'importance des services qu'elle rend au commandement justifie - dès la fin de 1915 - la généralisation de son emploi à chaque escadrille.

Les sections sont dotées d'une voiture-laboratoire et d'une camionnette de transport, ce qui garantit leur mobilité d'un « champ d'aviation » à un autre. Chacune d'elles comprend quatre photographes ainsi qu'un dessinateur, et dispose de deux appareils 13x18 cm de 0 m 26 de focale, et d'un appareil 18x24 cm de 0 m 52 de focale. Les prises de vues sont effectuées par l'observateur de « l'avion photographe », escorté d'un ou de deux autres appareils. Chaque mission apporte une moisson de 24 à 36 prises de vues des positions allemandes. En 1917, des reconnaissances à grande altitude, menées entre 4000 et 6000 mètres, nécessitent l'emploi d'un appareil de prises de vues 18x24 cm de 1,20 m de focale, d'une hauteur de 1,50 m, et doté d'un magasin de douze plaques.

Au retour de la mission, les plaques sont développées dans l'automobile-laboratoire. Elles sont identifiées par date, heure, lieu, altitude, orientation, etc. Un premier lot de cinq épreuves de chaque cliché est remis au commandement deux heures après l'atterrissage, un second lot de vingt à trente épreuves de chaque cliché deux ou trois heures plus tard, le solde étant livré aux premières heures du matin. Pour la préparation de l'offensive de mars 1917 sur la Somme, et pour celle d'avril en Champagne, certaines sections doivent porter leur production journalière à quatre mille épreuves d'après une quarantaine de clichés !

Après la guerre, Eugène Rameau reprendra son activité de photographe à Étampes, mais n'aura plus l'occasion de se rendre dans les écoles de pilotage de Villesauvage, à présent disparues.

Julien Rameau

MARCEL BOUILLOUX-LAFONT

Né à Angoulême le 9 avril 1871, Marcel Bouilloux Lafont fait ses humanités au collège Guettard d'Étampes, ville où sa famille a fondé une banque importante en 1857. Étudiant en droit à Paris, il devient le plus jeune avocat inscrit au Barreau de la capitale, mais abandonne rapidement le droit pour intégrer la banque familiale. Il en prend la direction, réalise des investissements financiers en Amérique du Sud dès 1907, principalement dans les travaux publics, sans oublier de contribuer fortement au développement économique d'Étampes, en lançant de vastes opérations de lotissement. Très populaire, il est élu maire de la ville en 1913, mandat qu'il conservera jusqu'en 1929. De 1919 à 1932, il sera également conseiller général.

Chargé par le général Joffre d'une mission diplomatique de premier plan au Brésil, en 1915, Marcel Bouilloux Lafont se consacre de plus en plus à l'Amérique du Sud, ne réside plus que rarement à Étampes, dont il confie la gestion municipale à son fidèle premier adjoint, le notaire Lescuyer. En 1927, la Société française sud-américaine de Travaux publics, constituée par Marcel dès 1911, rachète la majorité écrasante des actions de la Société aéronautique de Pierre Georges Latécoère, qui prend le nom de Compagnie Générale Aéropostale.

La nouvelle compagnie obtient de l'État français, la concession du transport du courrier vers l'Amérique du Sud. Dans les années suivantes, Marcel crée de nombreuses liaisons postales aériennes : de Natal à Buenos Aires en 1927, de Dakar à Natal par voie maritime, de Toulouse à Buenos Aires en 1928, de Buenos Aires à Santiago du Chili en 1929, de Dakar à Natal par hydravion en 1930, sans oublier l'établissement des lignes de Patagonie et du Venezuela... Grâce à la Compagnie et au rôle pionnier et visionnaire de son président, existe désormais une liaison postale aérienne régulière entre trois continents, qui donne aux ailes françaises une avance considérable sur la concurrence étrangère.

À partir de 1930 l'Aéropostale et les intérêts financiers de Marcel Bouilloux Lafont, sont mis à mal par la conjonction d'événements internationaux malheureux, et de sordides enjeux politiques et économiques nationaux. Le contexte de la crise économique de 1929 et le renverse-

ment du gouvernement brésilien suite à une insurrection en 1930, fragilisent la Compagnie. Des rivalités et jalousies au sommet de l'État français, qui prennent pour cible la famille Bouilloux Lafont, dont la réussite dérange, interdisent à Marcel d'obtenir les soutiens nécessaires à la survie de son groupe, malgré ses succès éclatants au service des intérêts du pays. La Société doit déposer son bilan le 31 mars 1931. Deux ans plus tard, l'Aéropostale sera reprise par la Société centrale pour l'Exploitation des Lignes aériennes, qui donnera naissance à Air France.



Bouilloux Laffont "dénicheur du ciel"
Collection G. de Bure

Dépossédés de leurs biens économiques et financiers, ruinés, les Bouilloux Lafont, bien que victimes, entreprennent cependant de rembourser tous les actionnaires et clients lésés par la liquidation de leur banque. Marcel Bouilloux Lafont s'éteint à Rio de Janeiro le 2 février 1944. Il repose aujourd'hui à Étampes, au cimetière Saint-Gilles.

L'avenue Bouilloux Lafont

dans l'esprit des membres du conseil municipal qui baptisèrent cette voie pendant la Première Guerre mondiale, son nom est un hommage rendu non pas à Marcel, alors maire en exercice, mais à Pierre Bouilloux Lafont, son père, notaire à La Ferté-Alais, et administrateur fondateur de la banque familiale sise à Étampes. Le lotissement desservi par l'avenue, a été réalisé en 1912.

ETAMPES BOMBARDEE : LE TEMOIGNAGE DE FERNAND MINIER

Le 14 juin 1940, ma mère m'avait envoyé en commissions chez un marchand de vin. J'avais six ans. Arrivé aux abords du monument aux morts, j'entendis subitement un gros bruit de mitraille. Évidemment effrayé, je courus me cacher sous le pont du chemin de fer. Autour de moi, c'était la pagaille et l'affolement. Il y avait un nombre incalculable de réfugiés. On releva des dizaines de morts, dont beaucoup étaient étrangers à la ville. On les enterra à la hâte en une vaste fosse commune en bas de la place du Port, derrière des palissades de bois, là où avaient été aménagés des abris au titre de la défense passive. Les dizaines de carcasses de voitures éventrées par le bombardement et les mitraillages

furent déplacées au Marché-franc, au Bourgneuf, au tennis de la piscine... Elles constituèrent un terrain de jeu pour les gamins ! Enfin, celles qui étaient vraiment bonnes pour la casse : les autres furent récupérées par les Allemands...

Quelques jours avant le bombardement, mon père s'était débrouillé pour trouver une voiture : comme beaucoup, la famille avait décidé de fuir par la route, vers le sud. Mais le curé de Saint-Gilles nous en avait finalement dissuadé : « *pour aller où ?* »

Je me souviens d'un camion Citroën de l'armée française. Les soldats qu'il transportait cassaient leurs fusils et cherchaient à en dissimuler les pièces dans les trous d'égouts. Ils nous donnaient leurs rations de fruits secs et de nouilles. Après avoir saboté leur camion - ils jugeaient imminente l'arrivée des Allemands - , les soldats passèrent la nuit dans un garage de la

rue des Cordeliers. Les habitants leur donnèrent des habits civils et c'est dans leurs nouvelles « tenues » anonymes qu'ils partirent, à pied, au petit matin...

Au moment où les soldats allemands firent leur entrée à Étampes, l'un d'eux se présenta à la porte de ma



L'église Saint-Gilles après le bombardement du 9-10 juin 1944

mère, laquelle en fut très effrayée, de même que nous - ses enfants - qui l'entourions. Il portait un petit chat sur l'épaule et nous fit comprendre qu'il souhaitait que nous lui donnions un peu de lait, ce que fit ma mère. En retour, il nous offrit des barres de chocolat. La bonne du curé nous dit de ne pas y toucher : « *et si le chocolat était empoisonné ?!* ». On passa

outre ses recommandations...

Dans la nuit du 9 au 10 juin 1944, Étampes subit un nouveau bombardement, cette fois du fait des Alliés. Notre maison de famille de la rue Brunard fut détruite. Tout à côté, deux de mes cousins furent gravement blessés à la tête, un autre de mes cousins fut tué, ainsi que sa mère. On déplora 13 morts dans leur maison. Ma propre mère était alors à l'hôpital, sur le point d'accoucher. Le hasard voulut que la nuit du bombardement, je ne dormisse pas dans mon lit-cage - lequel fut écrasé par la chute du plafond ! - , mais dans le grand lit de la seconde pièce, à côté de mon père.

Ce dernier était chauffeur-livreur pour un négociant en vins et en boissons, M. Viron. Le 23 juin à midi, Mme Viron lui proposa de déjeuner chez elle, avec moi. Nous eûmes droit à de la soupe à l'oseille

et à une pomme. Puis, nous partîmes chez un autre commerçant, dans l'espoir de trouver un travail d'appoint pour mon père. Arrivés à la Vinaigrerie, entre Saint-Pierre et la place du Port, nous vîmes une colonne allemande au repos, puis, toujours en remontant vers le pont du « Tacot », un avion à double queue dont les moteurs crachaient une fumée noire. C'était un Américain et il perdait dangereusement de l'altitude. Mon père dit : « *Pourvu qu'il ne tombe pas sur l'hôpital, ce serait une catastrophe !* » Comme s'il avait entendu mon père, l'avion piqua vers la colline de Guinette.

Nous nous mîmes à courir vers la pente de Dourdan et, très essoufflés, nous arrivâmes à la ferme de Guinette. L'avion s'était écrasé le long du mur de la ferme. Quelques ouvriers agricoles l'entouraient. Du pilote, on retrouva un bout de jambe avec sa botte. Les Allemands ne tardèrent pas à faire leur apparition et à boucler le périmètre. J'appris après la guerre que le pilote américain qui venait de trouver la mort se nommait Grant H. Cory. Il avait 21 ans et venait du Montana. Avec le Dr. Negellen, Laurent Charbonneau ou encore Jérôme Leblanc, nous entreprîmes des recherches sur son histoire. Une plaque lui rendant hommage fut inaugurée le 23 juin 2009 à l'endroit même où son appareil P-36 Lightning était tombé.

À l'époque, ma fréquentation de l'école était à épisodes... l'emplacement des classes changeait souvent et on nous éloignait régulièrement du centre-ville par crainte d'un bombardement. Nous étions également réquisitionnés pour ramasser les doryphores. Un jour, mon maître d'école, monsieur René Boinier, ne vint plus en cours. Était-il malade ? Je le revis par hasard longtemps après la guerre. Il m'expliqua que, dénoncé à la Gestapo, il avait dû quitter précipitamment la ville, et s'était réfugié dans le centre de la France où il avait, du reste, rencontré Louis Moreau, le fameux chef de réseau étampois de la

Résistance. Du fait de la destruction de notre maison, ma famille avait dû trouver un abri de fortune ; nous fûmes finalement hébergés au château de Bierville. Chaque fois que le camp de Mondésir était bombardé par les Alliés, les Allemands réquisitionnaient mon père pour aller y reboucher les trous sur la piste. Le souffle du vent apportait, du reste, jusqu'à Bierville, les bruits des bombardements à Mondésir. Peu avant Bierville, au lieu-dit « La Tête de chat », les Allemands avaient aménagé un camp de réparation de leur matériel radio. Des pilotes de Mondésir y passaient la nuit, ceci pour échapper aux risques de bombardement de l'aérodrome.

Fernand Minier

Il est fort possible que le lieutenant Grant H. Cory, du 38th Fighter Squadron du 55th Fighter Group ait été abattu par un régiment parachutiste de la DCA allemande (Fallschirm Flak Regiment 11) implanté à Villacoublay. Ce régiment revendique en effet avoir touché un Lightning à 13 heures 54, information confirmée par le chef d'escadrille allié.

Georges Dantan

Grant H. Cory
Collection F. Minier



ETAMPES BOMBARDEE : LE JOURNAL DU SERGENT AUSTRALIEN ARTHUR PRITCHARD



Arthur Pritchard

« 9 juin 1944. Désigné pour l'attaque d'un pont de chemin de fer près d'Étampes (...). Après le bombardement, attaque par un chasseur [probablement Focke-Wulf 190], avion en feu, en conséquence devions sauter en parachute. J'ignore ce qu'il est advenu des copains. Ils doivent avoir tous sauté, à moins que l'incendie éteint, ils soient retournés à la base avec l'appareil en difficulté [un Lancaster]. J'ai touché terre vers [minuit douze], après une descente cauchemardesque (...). Au contact du sol, je me suis foulé la cheville droite et fus traîné sur plusieurs mètres par le parachute avant que je déverrouille. Il faisait nuit lorsque je me mis en marche. Toutes les lumières étaient éteintes. J'enterrai mon parachute dans un champ de blé, mais conservai sur moi ma Mae-West, au cas où. Après avoir marché quelques minutes, j'approchai d'une ferme [la « Beauvoisière », des époux Saunier], arrivant comme je pus à la porte d'entrée, lorsque deux chiens sortirent. L'un d'eux fut relativement amical, mais l'autre voulait un morceau de mon pantalon et je dus battre en retraite, à reculons, vers la grille d'entrée en gardant, à l'aide de ma Mae-West, le chien éloigné.

Je repris la route et cette fois arrivai à un village que je découvris plus tard être Avrainville. Pas âme qui vive et aucune réponse des maisons où je frappai. Reparti en boitant, j'allai toujours vers l'ouest.

Après avoir boité environ pendant une heure, j'arrivai à la route principale [RN 20]. Beaucoup de circulation [de camions allemands]. Je restai sur le bas-côté, à agiter ma Mae-West, mais peu d'espoir. Toutes les voitures passaient à un train d'enfer. Pensant que ce n'était pas bon pour moi, je me suis couché au pied d'un arbre et me suis assoupi. J'ai dû dormir plusieurs heures, car je me suis réveillé soudainement, mon pied me faisant mal et je décidai de couper mes bottes de vol et de les transformer en chaussures. Et, une fois de plus, je repris la route. Cette fois-ci, j'arrivai à un autre village [Boissy-sous-Saint-Yon] où tout était comme mort. Aussi, je m'endormis de nouveau, cette fois sur un tas de sable, au coin de la rue principale, ma Mae-West en guise d'oreiller.

Étampes au petit matin du 10 juin 1944. Cliché Rameau



10 juin 1944. Je fus brutalement réveillé par l'horloge de l'église, laquelle indiquait six heures, et m'assis sur le sable, mon pied ayant enflé dans sa chaussure. Vers huit heures trente, un type passa, poussant une brouette. Je lui fis signe d'approcher, mais au lieu de venir il dévala la rue comme s'il avait vu un fantôme (...). Dix heures du matin. Un ouvrier agricole passa, me vit massant mon pied, sans un mot il partit aussitôt et revint plus tard avec bandage et lotion. Mon pied pansé, je me remis en route, enterrai ma Mae-West et ôtai mes galons et insignes (...). »

Parvenu à Egly, le sergent Pritchard est mis en contact avec Hector Gaillet, responsable local de la Résistance. Ce dernier et Robert Dantan le font passer à Antony (le 11 juin), où il est hébergé par la famille Dantan, au nez et à la barbe des Allemands. Le 23 juin, il est déplacé en un abri souterrain situé dans un bois près du château d'eau de Montlhéry. De cachette en cachette, il déjoue la vigilance des Allemands et peut enfin se montrer au grand jour le 23 août, date de la libération de Montlhéry.

Georges Dantan

Animation du patrimoine

Hôtel Anne-de-Pisseleu
Place de l'Hôtel-de-Ville
et des Droits de l'Homme
91150 Etampes
tél. 01 69 92 69 08

Archives municipales
Hôtel Diane-de-Poitiers
4, rue Sainte-Croix
91150 Etampes
tél. 01 64 94 85 07

Renseignements
et réservations
Service du Tourisme
Hôtel Anne-de-Pisseleu
Place de l'Hôtel-de-Ville
et des Droits de l'Homme
91150 Etampes
tél. 01 69 92 69 00



Laissez-vous conter **Etampes, Ville d'Art et d'Histoire...**

Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes d'Etampes et vous donne des clefs de lecture pour comprendre l'échelle d'une place, le développement de la ville au fil de ses quartiers. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Le service animation du patrimoine

coordonne les initiatives d'Etampes, Ville d'Art et d'Histoire.

Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Ce catalogue a été conçu en partenariat avec les Archives municipales d'Etampes.





Etampes appartient au **réseau national** des Villes et Pays d'Art et d'Histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'Art et d'Histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des animateurs du patrimoine et des guides-conférenciers et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de plus de 130 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité

Boulogne-Billancourt, Meaux, Noisiel, Pontoise, Rambouillet, Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'Art et d'Histoire.

Exposition
du 4 septembre au 1^{er} octobre 2009

Hôtel Anne-de-Pisseleu
Place de l'Hôtel-de-Ville et des Droits-de-l'Homme
du lundi au samedi
de 9h à 12h et de 14h à 17h

Entrée libre
Renseignements : 01 69 92 69 00

