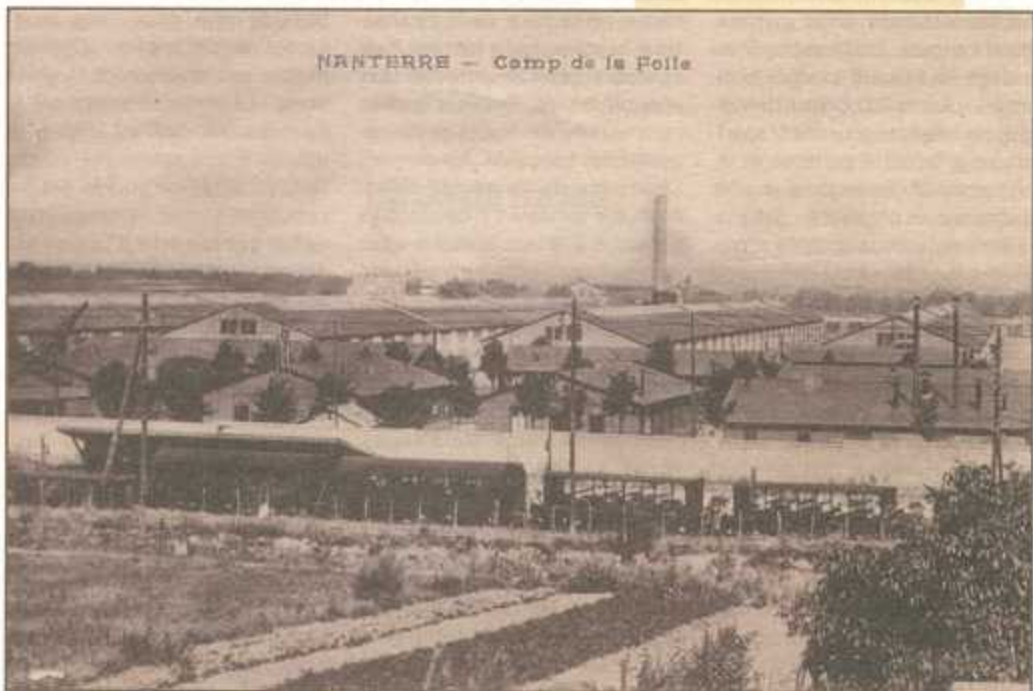


Le camp d'aviation

Pendant la Première Guerre mondiale, en 1916, l'Etat fait l'acquisition d'un territoire de 45 hectares, dans le but d'y aménager un parc de matériel aéronautique.

Dans ce terrain limité par deux voies ferrées (celle de Paris à Saint-Germain et celle de Paris à Cherbourg), par l'avenue de la République et la rue Rouget-de-Lisle, il s'agit de rassembler tout ce qui peut voler : Potez 25, Farman, Bloch... On sait que l'aviation est devenue une arme indispensable à la guerre. D'abord utilisés pour le renseignement, les aéroplanes ont très vite été équipés pour le bombardement des lignes ennemies, avant d'être munis de mitrailleuses pour le combat aérien.

L'entrepôt de l'armée de l'air 302 occupe une grande partie du camp ; l'autre, située en bordure de la ligne Saint-Lazare-Saint-Germain, est réservée au casernement c'est-à-dire aux baraquements en bois qui servent de logements, de bureaux et de mess aux militaires de la 12^e compagnie de l'air. Ces derniers sont chargés d'assurer la surveillance et la sécurité du camp ainsi que la gestion des matériels stockés. La responsabilité du camp incombe au colonel commandant la base, lui-même secondé par plusieurs officiers. Quatre cents civils sont employés comme mécaniciens, emballeurs, chauffeurs, employés de bureau, magasiniers, manutentionnaires, grutiers...



de la Folie

La Société d'Histoire de Nanterre a édité cet été son 34^e bulletin : « La Folie, du camp d'aviation militaire à l'université Paris X-Nanterre - 1916-1972 ». Rédigé par René Kerzreho, il est disponible à l'office de tourisme de Nanterre, 4, rue du Marché.



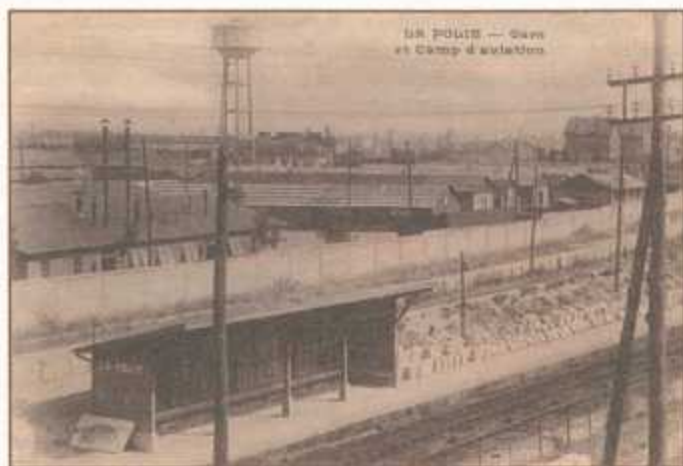
Neuf hangars, construits en briques, béton et bois renferment les pièces détachées, des moteurs, des hélices, des membrures d'avions. Le matériel attendant d'être remis en état est stocké à part, à proximité des ateliers où s'effectuent la vérification et la réparation des pièces. Les garages, un poste de lavage et une pompe à essence sont groupés du côté de l'avenue de la République. A partir de 1934, l'armée de l'air commence à s'équiper de nouveaux avions ; les rechanges pour les Morane 406, Dewoitine 520, Bloch 210 et 152, Farman 2223, Potez 63, Amiot et Lioré-Olivier Léo 45 arrivent progressivement au camp de la Folie. En 1939, les moteurs, hélices et rechanges d'avions Curtiss H 75, achetés aux Américains, sont entreposés à Nanterre.

Le 3 juin 1940, des bombardiers allemands Stuka attaquent le camp et font des victimes dans la population : 24 personnes et 11 fillettes de l'école Jules-Ferry sont tuées. Les bâtiments du camp sont complètement détruits, mais pas le matériel aéronautique qui avait été transféré, peu de temps auparavant, dans

la région bordelaise à La-Trêne-de-Castéra. L'armée allemande occupe le camp et construit de nouveaux bâtiments. La Folie devient un dépôt pour toutes les épaves d'avions, alliés ou ennemis, qui arrivent par trains entiers à Nanterre, le camp étant relié depuis l'origine au réseau ferré. Les carcasses étant démontées, le métal est récupéré pour être fondu en lingots et livré aux usines allemandes de fabrication d'avions. Tous les équipements sont conservés car, d'une part, ils peuvent être réutilisés sur des avions capturés et, d'autre part, ils servent à l'instruction des pilotes susceptibles d'être confrontés à ces matériels au cours des combats aériens.

En 1943, des résistants FTP-MOI lancent une grenade sur un groupe d'officiers allemands qui se rendaient à la halte de la Folie. Deux ou trois blessés se relèvent, les autres sont tués. Le 20 août 1944, les derniers soldats allemands évacuent le camp, après avoir miné les installations et fait sauter le dépôt de munitions.

Après la Libération, la base aérienne reprend ses activités. Elle comprend l'entrepôt de l'armée



de l'air EAA n° 604, une école de cadres des Forces françaises de l'intérieur et l'école des mécaniciens de l'air. Les effectifs, qui s'élèvent à 1 300 militaires et 1 000 ouvriers et employés civils, tombent à 300 militaires et autant d'employés civils en 1946. Six ans plus tard, l'entrepôt de l'armée de l'air quitte Nanterre pour Saint-Cyr-l'École.

Sur la partie sud de l'entrepôt de l'armée de l'air ainsi libérée, les trois immeubles de la cité Anatole-France, conçus par les architectes Zerhufuss, Sebag et Faure et comprenant au total 774 logements, sont édifiés à partir de 1955.

En 1960, les terrains du camp militaire, dont la plupart des bâtiments sont en cours de démantèlement, sont choisis par l'Etat, comme futur lieu d'implantation d'une université. Sur les 35 hectares encore disponibles, seront donc construits les bâtiments de l'université Paris X et à partir de 1971, la caserne Rathelot, qui accueillera des gardes mobiles.

Jeannine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre



Visite de la papeterie

Dans le cadre des Journées européennes du patrimoine, en collaboration avec la Papeterie de la Seine, la Société d'Histoire de Nanterre vous propose : « La Papeterie de la Seine, une entreprise centenaire ».

- Visite de l'exposition : le samedi 18 septembre de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures, et le dimanche 19 septembre de 14 heures à 17 heures.
- Visite commentée de l'usine : toutes les trente minutes, le samedi 18 septembre de 9 h 30 à 11 h 30 et de 14 h 30 à 16 h 30 et le dimanche 19 septembre de 14 h 30 à 16 h 30.

109, avenue de la Commune-de-Paris - 92000 Nanterre (face à l'université, le long de l'A 86).

Attention ! Visite impossible pour les enfants de moins de dix ans.