



Photos : SHN

▲ Un ballon dirigeable au-dessus du moulin des Gibets.

► La nacelle en osier équipée du guiderope et de l'ancre.

◀ L'usine à gaz de Nanterre disposait d'un vaste terrain, propice à l'envol des ballons volumineux.



Nanterre en ballon

À la fin du XIX^e siècle, l'usine à gaz de Nanterre, en bord de Seine (secteur actuel du Chemin-de-l'Île), est l'un des sites de prédilection des aéro-clubs pour l'envol des ballons montés.

● Par Robert Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre

À la fin du XIX^e siècle, l'aérostation suscite l'intérêt des militaires, des scientifiques et des amateurs regroupés au sein de l'Aéro-club de France, fondé en 1898. Ce sport, bien que non reconnu par le Comité international olympique, trouve sa consécration aux Jeux d'été de 1900, pendant l'Exposition universelle. Relatés dans la presse, les exploits ou les déboires spectaculaires des aéronautes excitent la curiosité d'un public passionné.

Des courses et des concours interclubs ou internationaux sont organisés par les aéro-clubs. Les épreuves portent sur l'altitude, la distance ou la durée de vol. Les résultats sont publiés par *L'Aérophile*, la revue mensuelle de l'aéronautique.

L'usine à gaz de Nanterre fournit le gaz d'éclairage nécessaire au gonflement des ballons et elle offre certains volumes, à titre d'encouragement à l'aérostation. Elle est un lieu de départ choisi par l'Aéro-club de France.

Vols à risque

Le voyage peut réserver bien des surprises et des dangers. Les ballons sont soumis aux aléas météorologiques et aux courants aériens puisqu'ils ne possèdent pas de moyens de navigation. L'absence de vents favorables, des vents trop forts ou des orages imprévus sont redoutés par les pilotes. Seules l'ascension ou la descente peuvent être modifiées en lâchant du gaz ou du lest pour atteindre les courants porteurs. À l'atterrissage, la course du ballon est ralentie à l'aide d'un long cordage appelé guiderope ; déroulé depuis la nacelle, celui-ci traîne au sol et peut être saisi par des équipiers ou des spectateurs pour tenter d'immobiliser l'aérostat. L'atterrissage impromptu d'un ballon chargé de gaz présente un grand danger. Le 12 mai 1904, à Paris, l'atterrissage du *Touriste* provoque une catastrophe. Gonflé de 1 200 m³ de gaz, le ballon emportant dans sa nacelle trois passagers, dont le pilote, s'éleva à 11h de l'usine à gaz de Nanterre, malgré un temps orageux et

des risques d'averses. Après avoir survolé Levallois, les vents le poussèrent vers Paris. Au-dessus de la place de la Bourse, un courant ascendant l'éleva à 1 200 mètres. Le pilote réussit à le ramener à 700 mètres et tenta d'atteindre, à 400 mètres, un courant portant vers l'est, avec l'espoir de sortir de Paris. Mais une abondante averse vint considérablement alourdir le ballon. *Le Touriste* était alors au-dessus de la Bastille. Le pilote dut songer à atterrir. Les fortifications proches (actuel périphérique parisien) présentaient un terrain favorable que le pilote espérait atteindre grâce à une énorme dépense de lest. Mais lors du passage du guiderope à portée de la foule, cette dernière accourut à la poursuite de l'aérostat. À l'entrée de la petite rue Édouard-Robert, des curieux bien intentionnés saisirent le guiderope, malgré les protestations des aéronautes qui les enjoignaient de tout lâcher. L'aérostat, amené vers le sol, remplit de sa masse la rue Édouard-Robert, à peine large de quatre à cinq mètres. Dans l'impossibilité de se dégager, le pilote lança la corde d'ancre ; le ballon fut immobilisé au sol et on commença à procéder à son dégonflement. L'équipage sortit de la nacelle en criant de ne pas fumer et en exhortant les locataires des immeubles contigus à fermer leurs fenêtres. Mais une flamme, provenant sans doute d'une maison voisine, enflamma le gaz qui s'échappait et le ballon s'embrasa. L'incendie se propagea à l'immeuble le plus proche. Selon le journal, on déplora un mort et huit blessés.

Quelques mois plus tard, le 4 septembre 1904, c'est l'absence de vent qui contraignit *Le Bayard*, parti de Nanterre à 10h45 avec sept hommes à bord, à atterrir à 13h30 – sans incident cette fois – place de l'Alma, après avoir survolé l'ouest de la capitale.

Concours de précision

En 1904, les aéro-clubs commémorèrent le centenaire de la mort de Philippe Lebon, inventeur de l'éclairage au gaz. Un premier concours eut lieu le dimanche 19 juin

1904. Les ballons partirent de différents endroits dont l'usine à gaz de Nanterre. Un deuxième concours se déroula le 4 décembre. Des prix furent attribués aux concurrents atterrissant au plus près des points qu'ils avaient eux-mêmes désignés, à condition d'avoir effectué un trajet minimum de 20 kilomètres, entre le point de départ et le point d'arrivée, et d'être restés en l'air au minimum une heure. L'usine à gaz de Nanterre offrit 500 m³ de gaz à l'un des concurrents.

Fêtes de village

L'envol de ballon est aussi l'événement des fêtes de village. Ainsi à Nanterre, le 13 juin 1897, place de la Fête (actuelle place du Marché), en présence des autorités municipales, de la rosière et du cortège, s'élève *L'Union* (en hommage à l'alliance franco-russe), ballon piloté par Émile Saint-Aubin et le docteur Decoster. Il atterrit trente minutes plus tard sur l'île de Maisons-Laffitte. Certains aéronautes pimentent même leur exhibition. *Le Journal de Nanterre* rapporte l'exploit réalisé par l'amateur, Gilbert, lors de la fête organisée par les habitants du quartier du Plateau, le 14 juillet 1898 : « [...] le ballon *Le Gladiator* est monté sans nacelle, l'aéronaute est à bicyclette, suspendu à 25 mètres au-dessous du ballon, maintenu par quatre cordes attachées à la ceinture. L'aérostat, après s'être élevé à une altitude d'environ 1 200 mètres vient atterrir à 500 mètres de son point de départ, environ un quart d'heure après, à l'aide d'une manœuvre qui consiste à dégonfler le ballon en l'air, et lui faire former un parachute. M. Gilbert revient à bicyclette, précédé de la musique. »

Le ballon captif (relié au sol par un câble) servit encore pendant la Première Guerre mondiale pour des missions d'observation permettant notamment le réglage des tirs d'artillerie. L'invention du moteur thermique avait permis la mise au point de ballons dirigeables, mais elle permit aussi à l'avion de prendre la suprématie du ciel.