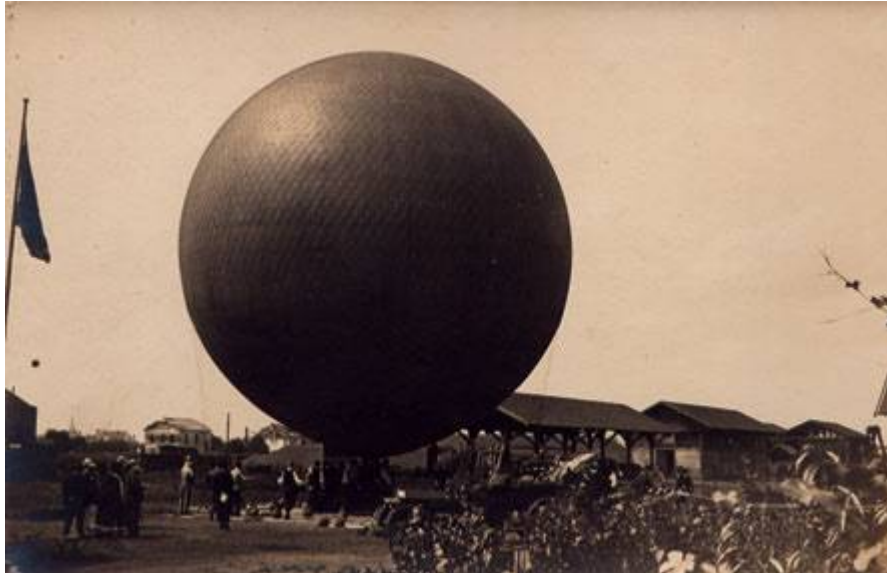


Villeurbanne en ballon

« Immense, insondable, le domaine de l'air s'ouvre devant nous. Par tous les rêves de notre imagination, il nous tente et nous attire ». Au tournant des XIXe et XXe siècles, Villeurbanne se lance à la conquête du ciel.



La passion des Villeurbannais pour l'aéronautique remonte au 19 janvier 1784, lorsque Pilâtre de Rozier décolle des Brotteaux pour effectuer le troisième vol dans l'histoire de l'humanité. Plus de 100 000 personnes émerveillées assistent au spectacle inouï d'une montgolfière flottant sous la voûte céleste. La magie a opéré, elle ne cessera jamais. Tout au long du XIXe siècle, les aventuriers de l'air multiplient les envols, allant toujours plus loin, toujours plus haut, tandis que l'aéronautique devient un sport à la mode. Il ne se trouve désormais plus de fêtes sans ballon à nacelle : le 16 juillet 1891, celles du Grand Camp, à Villeurbanne, s'accompagnent ainsi d'un décollage devant les grilles de la Tête d'Or. Lors des vogues ou des concours de boule des départs ont aussi lieu en plein Lyon, sur le boulevard de la Croix-Rousse et surtout cours du Midi, à l'emplacement du centre d'échanges de Perrache. Ces ascensions en centre-ville provoquent parfois de belles frayeurs, comme lorsqu'un ballon vient s'échouer contre les immeubles des quais de Saône. Elles compliquent aussi le gonflement de l'appareil, effectué avec du gaz d'éclairage plus léger que l'azote et l'oxygène de l'air mais d'un maniement dangereux. C'est à ce gaz particulier que Villeurbanne doit sa montée vers les cieux.

L'une des quatre usines alimentant Lyon et sa banlieue en gaz se trouve en effet dans le quartier Grandclément, entre la rue Léon-Blum et le chemin de fer de l'Est. Juché au sommet de la balme dauphinoise et loin de la cité, son emplacement s'avère tellement idéal pour les ascensions qu'en 1903 l'Aéronautique-Club de France loue un terrain contigu et le transforme à la vitesse de l'éclair en « parc d'aérostation » – un grand pré, une clôture, deux-trois - bâtiments de bois pour accueillir hommes et matériel, et le tour est joué. L'inauguration intervient le 22 novembre 1903, devant un parterre de savants, d'élégants messieurs en haut-de-forme, et d'officiers supérieurs alléchés par le potentiel militaire des géants des airs. Après de doctes conférences, tout ce beau monde se retrouve autour d'un repas gargantuesque et assiste à un spectacle de circonstance : « Un Canut en ballon, scène locale en patois lyonnais

» ! Quand il ne banquette pas, le club d'aéronautes se réunit plusieurs fois par mois autour de son président, Antonin Boulade, pour suivre des cours de pilotage et faire autant d'ascensions que possible. Le club dispose pour ce faire de ses propres ballons ; dès 1899, il en possède un de 1 100 m³ en toile de coton ceinte d'un filet de chanvre, auquel s'accroche une nacelle en osier pouvant emporter quatre personnes et tout l'équipement nécessaire au vol : une ancre d'amarrage, 100 sacs de lest, une corde pour aider à l'atterrissage, des baromètres, un thermomètre, une longue-vue et même un « psychromètre » pour mesurer l'humidité de l'air.

> 30 à 40 km/h

Succès aidant, le parc villeurbannais s'enrichit de nouveaux aérostats : le Lugdunum en 1904, l'Ampère, le Marceau et l'Arago en 1907, La Mouette, Le Mouillard en 1913, Le Caladois en 1914, etc. Ils gagnent l'air sitôt qu'une belle journée s'annonce. Les candidats au voyage se ruent alors au gazomètre et entament le lent gonflement du ballon. Après deux à trois heures de patience, la sphère est prête. On pose pour la photo qui immortalisera l'événement. Au centre, deux jeunes femmes coiffées de chapeaux à ombrelle se préparent à leur baptême de l'air, un tantinet inquiètes. Leurs maris se tiennent à côté, la moustache aguerrie. Derrière eux, le président et un membre du club s'appêtent à donner le signal du départ. « Lâchez tout ! », les hommes qui retenaient le ballon à bout de bras s'écartent en vitesse. Le géant s'élève, majestueux. Et le spectacle commence : « Le paysage passe en cinématographie rapide. Sous nos pieds le long ruban de la Saône arrose de larges et verdoyantes prairies où toutes les gammes des verts se jouent en d'harmonieuses tonalités. Les senteurs embaumées de cette végétation printanière s'élèvent jusqu'à nous. La terre est idéalement belle ». Suspendu entre 2000 et 3000 mètres d'altitude, le ballon file à 30 ou 40 km/h dans la direction que lui impose le vent. C'est lui qui décidera de la destination finale : Villard-les-Dombes, Epinouze dans la Drôme, Bessat dans la Loire, la Côte-d'Or ou même Jaucourt, près de Troyes, le 12 mai 1907. Quelques expéditions tournent au tragicomique, comme celle qui voit en 1910 un ballon - terminer son voyage dans le lit de la Saône, heureusement sans noyade. La guinguette du père Bocuse, toute proche, reconforte les aéronautes mués en explorateurs aquatiques. Février 1904. Le président du club annonce une prochaine expérience d'aviation sur le Grand Camp de Villeurbanne. Une nouvelle ère commence. Encore quelques années et l'avion remise aux hangars ballons et dirigeables. Le gazomètre du quartier Grandclément ferma définitivement ses portes en 1950.

> Un pionnier de l'aéronautique

S'il est moins connu qu'un Mermoz ou un Saint-Exupéry, Antonin Boulade (1868-1929) contribua beaucoup à la conquête de l'air. PDG d'une usine de carburateurs située à Monchat, Boulade se passionne très tôt pour les ballons. En 1894, il effectue plus de 2000 ascensions depuis la Tête-d'Or, puis fonde en 1889 l'Aéroclub du Rhône, qu'il présida jusqu'en 1929. Outre la création du parc d'aérostation de Villeurbanne, on lui doit le lancement d'une revue spécialisée et d'innombrables conférences et expériences sur les vols humains faites en France et même aux USA. Aussi génial qu'infatigable, Boulade comprit immédiatement l'avenir que représentait l'avion. En 1910, il organisa à Villeurbanne l'un des plus grands meetings dans l'histoire de l'aviation, prélude à la fondation de l'aéroport de Bron. « Grâce à ses efforts, Lyon est devenu une véritable pépinière d'aérostiers, ensuite un centre important d'aviation ; son nom est inséparable de l'histoire de l'aérostation et de l'aviation », proclamait en 1913 la revue des Annales sportives.