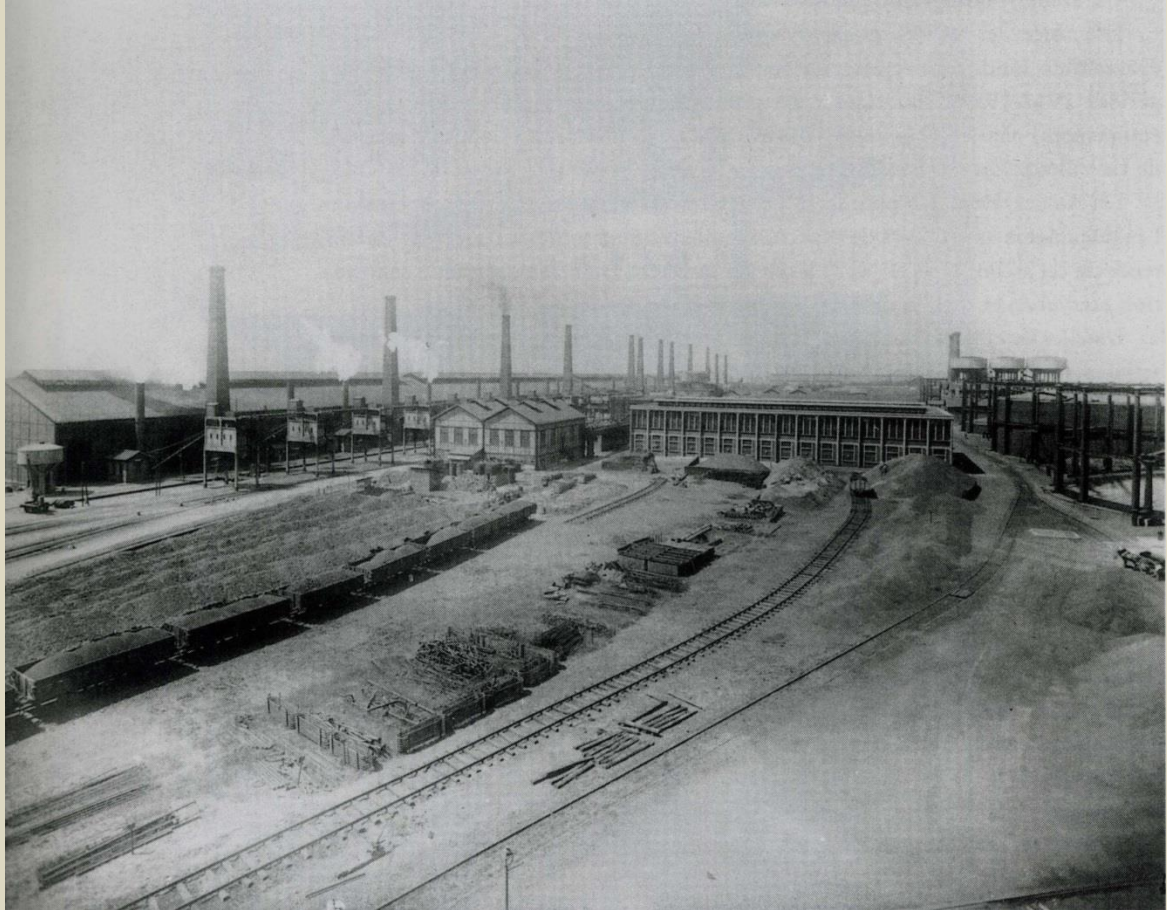




**Jules Védrines (1881-1919).** (Fonds de l'Aéro-Club de France).



L'usine à gaz du Landy était située en face de la maison des Védrières. Photographie datant de 1921. Tout fut détruit par les bombardements sur La Chapelle en 1944. (Source : Musée d'Art et d'Histoire de Saint-Denis).

## La gloire d'un *titi* parisien

*La Belle Epoque a permis tous les excès. L'aventure humaine la plus saisissante est sans doute celle d'un fils d'ouvrier de Saint-Denis devenu un aviateur célèbre, un véritable personnage public, candidat à la députation, celle de Jules Védrières, mort à 38 ans en pleine gloire alors qu'il est déjà en train d'écrire ses mémoires (1881-1919).*

*Par Gérard Hartmann*

***Né dans La Plaine, c'est-à-dire nulle part***

Poumon économique du nord parisien au XIX<sup>e</sup> siècle, la grande plaine située entre la ville de Saint-Denis et la capitale, formée en 1860 après l'annexion dans Paris de la commune de La Chapelle, baptisée « La Plaine-Saint-Denis » à défaut d'un véritable nom, cette zone qui s'étale sur trois communes (Saint-Denis, Aubervilliers, Saint-Ouen) et ne possède pas d'identité, ni mairie, ni paroisse, compte trois héros des temps modernes, le poète ouvrier Eugène Pottier (1816-1887), qui y a vécu et dont une rue porte son nom, l'aviateur Jules Védrières (1881-1919) et un second poète, Paul Grindel plus connu sous le nom de Paul Eluard (1895-1952). Au premier, nous devons les paroles du chant

révolutionnaire le plus célèbre du monde et qui fut l'hymne de l'URSS jusqu'en 1944, *L'Internationale*. Au second, nous devons des performances aériennes hors du commun. Au troisième, nous devons une ode non moins célèbre que le chant de 1871 : *Liberté*.



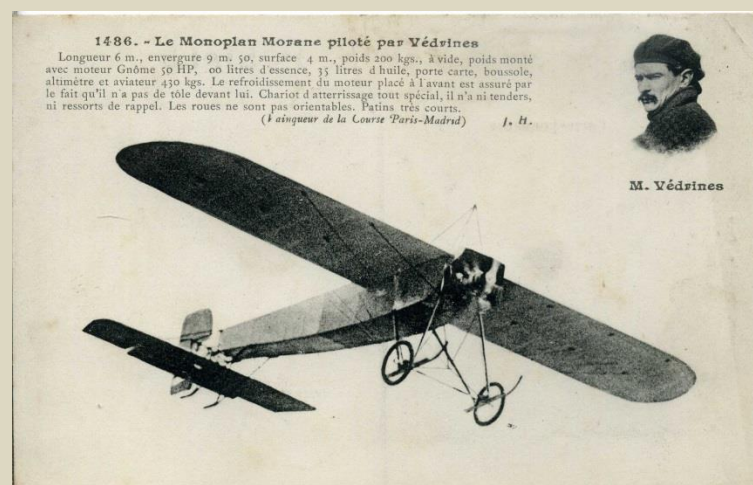
Chute de Védrières à Trouville, août 1911. (Dimanche Illustré).

Jules Védrières, fils de couvreur né le 29 décembre 1881, dix ans après les épisodes douloureux de la *Commune libre de Paris*, à La Plaine-Saint-Denis, commence sa vie active en travaillant aux côtés de son père et ses frères sur les toits des maisons bourgeoises parisiennes de la Belle Epoque. Sépulture des rois de France, Saint-Denis est alors la ville la plus peuplée du département de la Seine après Paris, avant de passer en Seine-et-Oise (1895), et actuellement en Seine-Saint-Denis (1965) avec comme numéro de département le 93 appelé « neuf-trois » par les rappeurs. Après la guerre de 1870, les habitants de La Plaine demandent leur indépendance administrative, sans l'obtenir. Cette zone se couvre d'industries. Entre 1895 et 1905, contrairement à une idée reçue et aux paroles des chants révolutionnaires, le salaire des ouvriers est bon pour peu qu'on fasse beaucoup d'heures. Mais ni le vin, consommé sans modération sur les toitures, ni la vie laborieuse du couvreur (limitée quand même aux beaux jours) ne satisfont le jeune Védrières, qui choisit

l'industrie. La Plaine-Saint-Denis en compte de nombreuses et il n'a que l'embaras du choix.



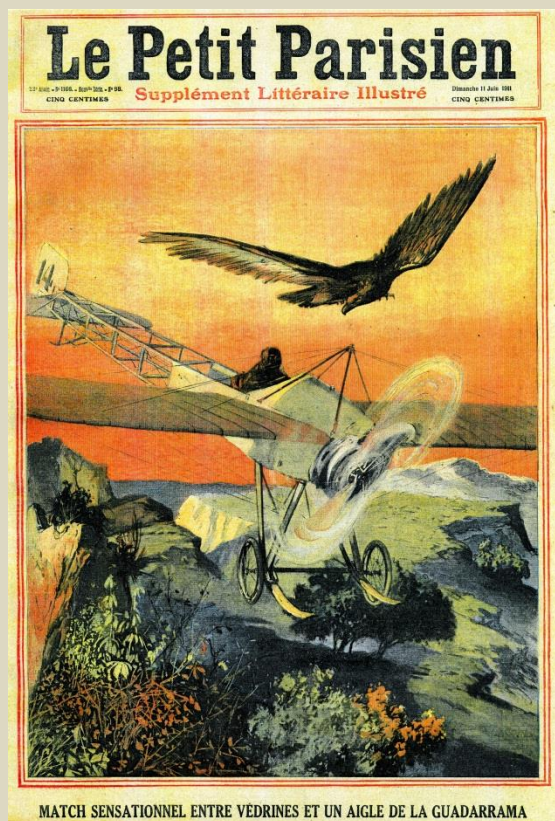
Védrières dans la Coupe Michelin 1911. (Fonds AéCF).



## Ouvrier mécanicien

De 1900 à 1905, Jules Védrières travaille comme arpète puis tourneur dans différentes sociétés industrielles, dont Motobloc à Saint-Ouen, les grands produits du moment étant les tramways, puis l'automobile. Les entreprises de La Plaine se nomment les fabriques de pianos Pleyel, les automobiles Delaunay-Belleville, les automobiles L. Nozal, les moteurs Aster, l'orfèvrerie Christophle, les Verreries Legras, et il existe aussi des forges et des fonderies, des tanneries, l'usine de

produits chimiques C. Sachs, une usine de caoutchouc (Martiny et Cie), des savonneries (Bougies et Savons de l'Etoile), des parfumeurs (Ets Violet), une usine à vapeur (Guilbert-Martin), deux usines à gaz (pour l'éclairage, utilisé aussi pour gonfler les ballons) au Landy et Cornillon. Celle de Saint-Ouen sera utilisée de nombreuses années par la famille Godard, célèbres constructeurs de ballons.



Le 25 mai 1911, dans la course Paris-Madrid, « Védrines lutte contre un aigle », c'est du moins ce que rapporte Le petit parisien.

En 1908, Védrines entre comme mécanicien à la Société des Moteurs Gnome, au Petit-Gennevilliers. Il est recruté par Luquet de Saint-Germain, le directeur de l'usine, et il croise le patron, Louis Seguin, un homme imposant par sa stature (102 kg). Cette initiative va sceller son destin. Quand Louis Blériot traverse la Manche et connaît un succès sans précédent avec son monoplan, un accord est signé entre sa société, Blériot-Aéronautique, et la Société des Moteurs Gnome pour la fabrication en série de moteur rotatif 7-cyl Omega (300 unités, soit trois mois

de travail). Cet accord est le premier d'une longue série, et la réussite de Blériot va entraîner la Société des Moteurs Gnome, alors en difficultés financières après l'échec de ses moteurs pour automobiles, vers un formidable succès. Spécialiste du 7-cyl en étoile qu'il démonte et remonte en moins d'une heure, Védrines va vivre ce formidable succès.



Védrines, vainqueur de la course Paris-Madrid, le 26 mai 1911. Le titi parisien s'est rendu populaire avec le port de sa casquette visière par derrière. (L'Illustration).

## *Le Blériot-Gnome, ce qui se fait de mieux*

Le 7 octobre 1909, après avoir mis sur le marché le *Blériot XI-Anzani*, Blériot-Aéronautique sort un nouveau type, le *Blériot XI-Gnome* 50 ch, vendu 28 000 francs avec le moteur. Avec cette mécanique géniale, le monoplan va révéler un potentiel extraordinaire. Louis Blériot étant absent lors des négociations commerciales entre Blériot-Aéronautique et la Société des Moteurs Gnome, c'est Madame Alicia Blériot la négociatrice. Louis Seguin s'attendait à faire une bonne affaire (25 000 francs l'unité), mais Madame Blériot a si bien mené la négociation que le prix d'un Omega de série est fixé à 13 000 francs (11 000 francs en 1910). Ce contrat de 300 moteurs est aussi le premier de

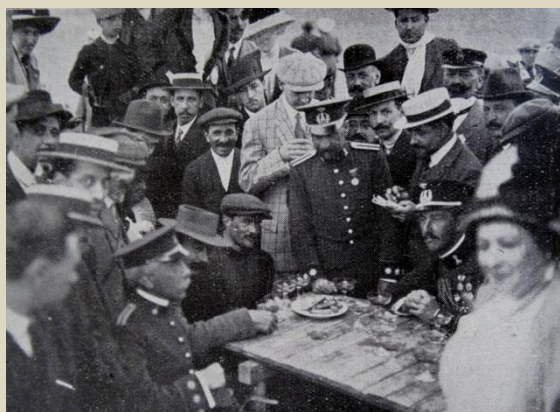
la Société des Moteurs Gnome, qui deviendra ainsi le premier motoriste au monde.



Védrines se restaure durant la Coupe Michelin 1911. Dans son appareil, il emporte café, blanc de poulet, saucisson, chocolat et ... des cigarettes. (*L'Aérophile*).



Arrivée de Védrines à Madrid. (*Dimanche Illustré*).



Course Paris – Madrid, pointage du passage de Védrines par le marquis de Kergariou. (*Dimanche Illustré*).

Fin 1909, l'un des clients du Blériot-Gnome, le comédien anglais Robert Loraine demande à Louis Seguin un support logistique et l'aide d'un mécanicien car il veut traverser la Manche et la mer d'Irlande. Jules Védrines, contacté, accepte, il va s'exiler en Angleterre pendant un an. De retour en France en 1910, Védrines qui a mis de côté un petit pécule, veut devenir aviateur. Il doit d'abord passer son brevet de pilote. Gabriel Borel, agent Blériot, lui conseille d'aller chez Ambroise Goupy, le seul qui accepte de lui confier une machine avec si peu d'argent. Védrines pilote le gros biplan et le triplan Goupy, mais c'est sur un monoplan Blériot, pour lequel il a vidé ses économies, qu'il passe avec succès le brevet de pilote d'aéroplane de l'Aéro-Club de France, le 7 décembre 1910 (brevet n° 312).



Védrines sur le monoplan Blériot. (MAE).

## *Pilote professionnel*

Un peu à contrecœur, car il aurait aimé embaucher un pilote plus représentatif que ce *titi* parisien à la langue bien pendue, Gabriel Borel recrute Jules Védrines en décembre 1910 comme pilote professionnel (machine mise gratuitement à sa disposition mais partage des primes, tel est le statut du professionnel) les frères Morane étant à l'hôpital suite à leur accident d'avion, il lui

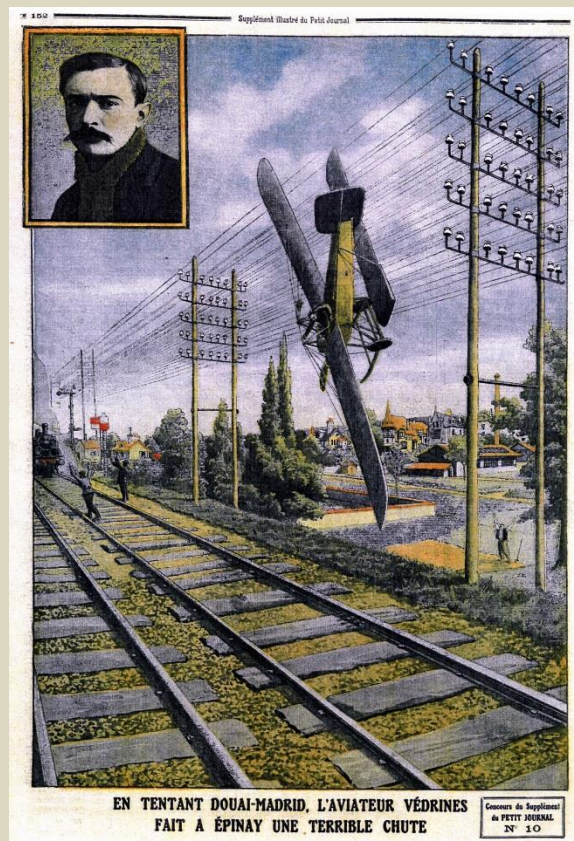
confie un nouveau prototype, appelé Borel-Morane ou Morane-Borel, parfois Morel-Borane (comme l'indique Védrines avec ironie, c'est normal, il a été conçu par Raymond Saulnier). Mais dès le 28 mars, ses doutes s'estompent. Le *titi* remporte la première manche de la Coupe Pommery et ses 15 000 francs. Védrines s'empresse d'acheter un Blériot-Gnome personnel.



Védrines utilise les moyens aériens pour faire sa campagne électorale à Quillan près de Limoux (Aude) en mars 1912. (*Le Petit Parisien*).

Le 22 mai, Védrines remporte sur le prototype Morane-Saulnier la seconde manche de cette épreuve prestigieuse consistant à couvrir par les airs la plus grande distance en un jour. Son frère cadet Emile Védrines lui emboîte le pas : il veut devenir aviateur lui-aussi. Avec l'argent de la Coupe Pommery, il passe le brevet le 1<sup>er</sup> juillet 1911 sur un Morane-Saulnier (n° 536).

Védrines s'annonce comme le premier grand pilote de la saison 1911, la saison des grands aviateurs.



Dessin d'artiste illustrant la chute de Védrines à Epinay-sur-Seine en octobre 1912. L'appareil dessiné est un Morane, alors que le dionysien pilotait un Deperdussin. (*Le Petit Journal*).

## La course Paris-Madrid

Jules Védrines prend le départ de la course Paris-Madrid parmi vingt autres concurrents civils et pour la première fois dans l'histoire, huit aviateurs militaires. Dans ses écrits, publiés en 1913 et 1914, Jules Védrines décrit ainsi le départ de cette course dantesque :

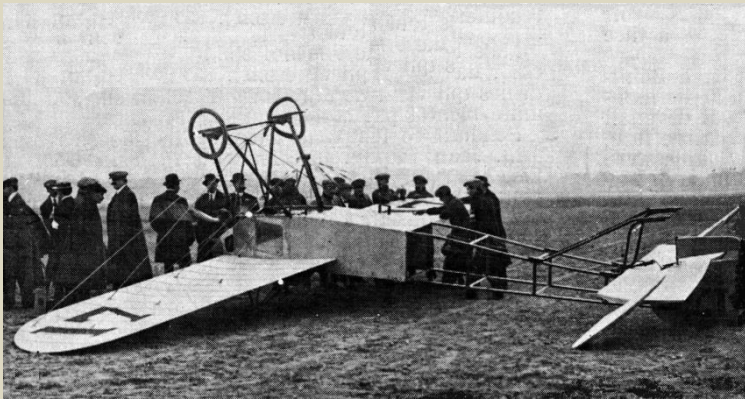
« *Tout Paris a répondu à l'appel du journal qui organise la course [Le Petit Parisien]. Huit cent mille personnes sont là, davantage peut-être...* »

« *C'est un spectacle inoubliable que celui de cette foule qui se rue vers la porte de Versailles. Tous les moyens de locomotion ont été pris d'assaut ; des milliers de gens ont voyagé sur les trois wagons du chemin de fer de Ceinture. Il y a même des gosses qui n'ont pas hésité à s'installer sur les tampons des*

locomotives. On ne compte pas ceux qui ont pris place sur les marchepieds et les attelages. »

« Une véritable barrière humaine entoure le champ d'aviation, menaçant à chaque instant de déborder les cordons de troupes qui ne la maintient que difficilement. Le toit des maisons environnantes est noir de monde ; les talus du chemin de fer de Versailles sont envahis et bon nombre de cyclistes voient leur machine fondre entre leurs doigts, pour avoir eu l'imprudence de la mettre en contact avec le rail électrique de la voie. »

« Les enceintes réservées sont bondées et les tribunes pleines à craquer. De mémoire de vieux Parisien, on n'a pas vu une pareille affluence, un pareil élan de tout un peuple, depuis l'immortelle journée où les cendres de Napoléon Ier furent ramenées en France. »



Course Paris – Madrid, Védrières a capoté. (*Dimanche Illustré*).

Le 21 mai 1911, la course voit s'élancer à cinq heures du matin des avions surchargés d'essence. Venu saluer à Issy-les-Moulineaux les performances des pilotes français, le ministre de la guerre Maurice Berteaux est malheureusement percuté par l'avion d'Emile Train, septième à décoller, ce dernier alourdi par l'emport d'un passager (Marc Bonnier), s'est élevé difficilement. Le ministre de la Guerre, un bras entièrement sectionné par l'hélice, est tué. Le ministre de l'intérieur, Monis, est grièvement blessé. Deutsch de la Meurthe et plusieurs autres personnalités et un enfant sont gravement atteints. La foule rompt les barrages et envahit le terrain. Les cuirassiers chargent de tous

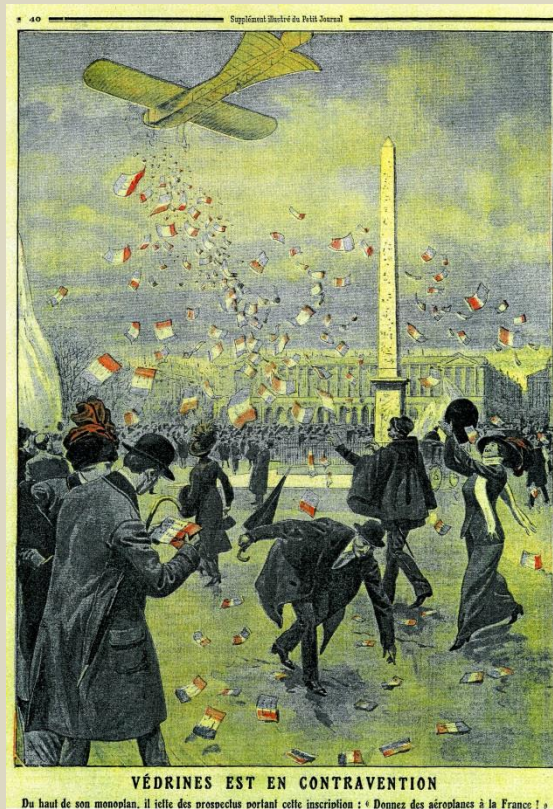
côtés pour tenter de contenir les furieux et les curieux. Au milieu de cette cohue indescriptible, les neuf candidats suivants renoncent à lancer leur machine. Cependant, Védrières (17<sup>ème</sup> position) tente de partir sur trois mètres avec le prototype du Morane-Saulnier à moteur Gnome 70 ch. Il doit le mettre en pylône pour ne pas percuter la foule. La course est enfin stoppée.



Course Paris – Madrid, arrivée de Védrières à San Sébastien. (*Dimanche Illustré*).

Après nombre de discussions entre les organisateurs et l'administration, les concurrents restants prennent le départ le jour suivant, avec les rescapés du premier départ, mais pour eux comme pour les précédents, l'épreuve est un vrai calvaire. Le temps est gris, humide, l'air agité de mauvaises petites rafales. Donc, le 22 mai 1911, Védrières prend l'air sur son « mulet », un Morane-Saulnier à moteur 50 ch.

Garros parti en première position, apprend que Védrières n'a pas eu de panne et le devance au classement. C'est la cacophonie. Le 23 mai à l'aube (quatre heures du matin) le départ est donné à Angoulême de la deuxième étape. Un brouillard épais règne sur la campagne, Védrières décide de patienter, cependant Garros s'élance, mais il tombe en panne d'essence en vue de Saint-Sébastien, terme de la seconde halte. En attente de son essence, il voit passer Védrières...



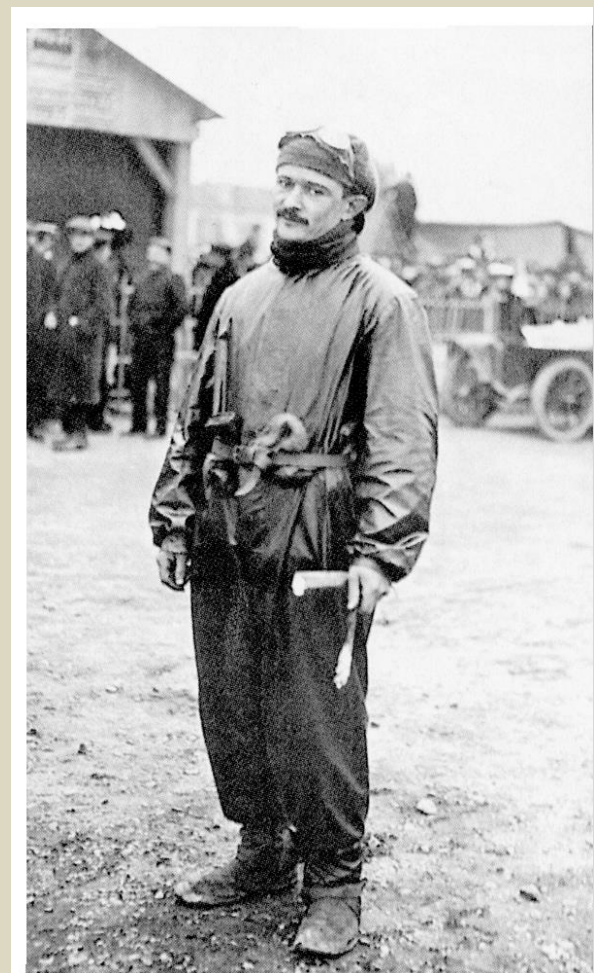
hommes s'étaient mis d'accord pour raconter ce bobard aux journalistes. La presse s'empare de l'incident qui fait la une des quotidiens. Védrines a accompli le parcours en moins de quinze heures de vol réel, presque deux fois plus rapidement que prévu par les organisateurs.



Védrines à Etampes sur le Morane-Borel en avril 1911 durant la première manche de la Coupe Pommery.

Le 25 mai, après un jour de repos, le départ de la troisième étape est donné. Gilbert part le premier et disparaît dans la chaîne des Pyrénées. Le moteur de Garros ratatouille. Les aviateurs peinent sur le plat, qu'en sera-t-il dans la montagne. Les aviateurs ne vont-ils pas tous disparaître dans la neige ? En Espagne, les organisateurs détachent une voiture automobile par concurrent, avec à bord trois personnes pour porter assistance aux aviateurs, un médecin, chargé des premiers soins, un officier, pour aider les concurrents, et un prêtre, pour délivrer les derniers sacrements.

Védrines, pour franchir les Pyrénées, a dû voler à plus de 7 000 pieds (2 100 mètres) dans la passe Somosierra. Védrines est le premier arrivé à Madrid ... et le seul ! Il a atterri à l'aube du 26 mai, au désespoir du roi d'Espagne qui voulait assister à cet événement. Transi de froid, Quinonès de León, commissaire officiel, et Fernandez de La Torre, le gouverneur de Madrid, lui offrent une boisson chaude et convoquent une ambulance. Plus tard, avec Gibert et Garros, ils racontent aux journalistes, venus nombreux, qu'ils ont été attaqués par un aigle. En réalité, les trois



Védrines en 1912. (*L'Illustration*).



Où sont donc passés ses adversaires ? Garros, en panne de moteur, alimentation d'essence coupée, a percuté un poteau télégraphique à Usurbil, près de la frontière espagnole, et a abandonné. Gibert, parti d'Angoulême, a pris une mauvaise direction en voulant suivre la côte landaise. Il a erré deux heures au-dessus de l'océan par suite d'un épais brouillard avant de se poser à Olazagutia, près de Saint-Sébastien. Malheureusement, il abandonne après un cheval de bois en repartant.



Monoplan Deperdussin-Gnome du record de vitesse. (La France Automobile).

Védrines remporte les 30 000 francs de la course Paris-Madrid. Même si son nom est connu à Pau, Toulouse, Montaudran et Narbonne pour y avoir effectué quelques exhibitions fin 1910, il est alors inconnu du grand public, autant que la marque de son aéroplane. Cette victoire lui ouvre les portes de la gloire.

## *La saison 1912 chez Deperdussin*

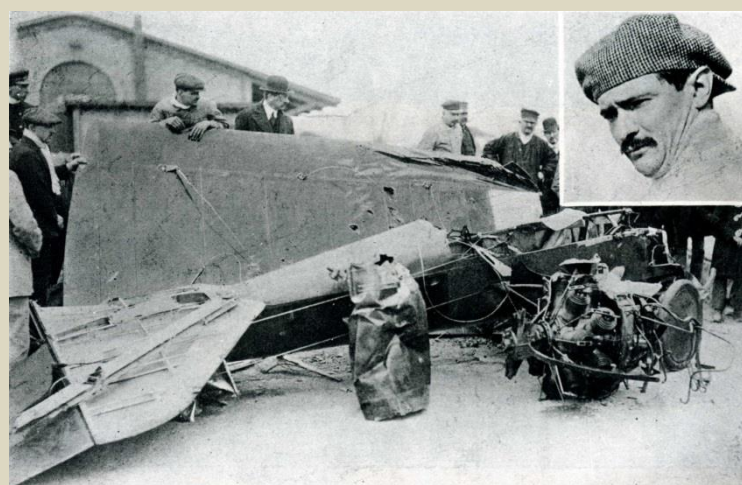
En mars 1912 à Limoux, Védrines déclare en public qu'il est candidat à la députation et brigue le siège de M. Dujardin-Beaumetz au

Sénat. Il mène une rapide campagne, gagne près de 7 000 voix, mais n'est pas élu.

Cette année-là, passé pilote professionnel chez Deperdussin, Védrines bat à sept reprises le record du monde de vitesse, un exploit peu courant. Il continue de plus belle à faire souffrir les pilotes Blériot dans les épreuves aériennes, hauteur, vitesse, ce qui amuse beaucoup Louis Blériot, paraît-il. Védrines inscrit son nom dans les annales du sport en étant le premier à dépasser 100 mph (160 km/h) dans Coupe Gordon-Bennett de vitesse en septembre 1912 aux Etats-Unis.

Avec sa machine personnelle, un Blériot-Gnome, il vient de Paris se poser sur la plage d'Hardelot durant l'été 1912. Curieusement, le *titi* parisien est devenu un ami personnel de Louis Blériot, grand bourgeois, ingénieur de l'Ecole Centrale, industriel, vainqueur de la Manche et patron de Blériot-Aéronautique. Le vainqueur de la course Paris-Madrid et le vainqueur de la Manche se respectent mutuellement.

Fin 1912, Védrines subit un accident, sa machine s'abat sur une voie ferrée à Epinay-sur-Seine, et le *gavroche sublime* (ainsi le nomme Jacques Mortane), relevé avec une commotion cérébrale, est transporté à l'hôpital Lariboisière. Comme on le dirait aujourd'hui, son pronostic vital est engagé.



Accident de Védrines à Epinay-sur-Seine dans la Coupe Pommery 1912. (La Revue Aérienne).



Janvier 1914, voyage Paris – Le Caire.

## Védrines, le gavroche sublime

En 1913, Védrines, sollicité pour ouvrir une ligne aérienne vers Madagascar par l'est de l'Afrique, répond immédiatement présent. Il effectue seul à bord d'un Blériot XI, moteur Gnome 80 ch, le trajet aérien Nancy – Le Caire en dix étapes en passant par la Turquie. L'homme n'a peur de rien, mais il a quand même accepté une arme...

Jules Védrines rejoint l'aviation militaire en août 1914. Il a 33 ans. Pendant la guerre, le *gavroche sublime* indiscipliné<sup>1</sup> est assez gonflé et bon pilote pour accepter des missions spéciales : aller convoier des espions au-delà des lignes du front, et les ramener. Il dépose sept agents derrière les lignes ennemies et en récupère trois de ce côté du front.

Le 19 janvier 1919, marié et père de famille, Védrines prend un risque inouï et parvient à se poser sur le toit des Galeries Lafayette pour 25 000 francs, avec un avion Caudron G3 à moteur Gnome, une machine fabriquée par Blériot-Aéronautique.



Le Morane-Saulnier N de Védrines, 1915. (MAE).

Le 21 avril 1919, malheureusement, la chance l'abandonne, avec son mécanicien Guillain, ils s'écrasent dans la Drome lors du raid Paris-Rome sans escale et tous deux décèdent.

C'est la fin d'une épopée extraordinaire.

1. Joseph Thoret dans ses notes est moins amène que Romanet et qualifie Védrines de « Voyou » et d'« Emmerdeur ».

