

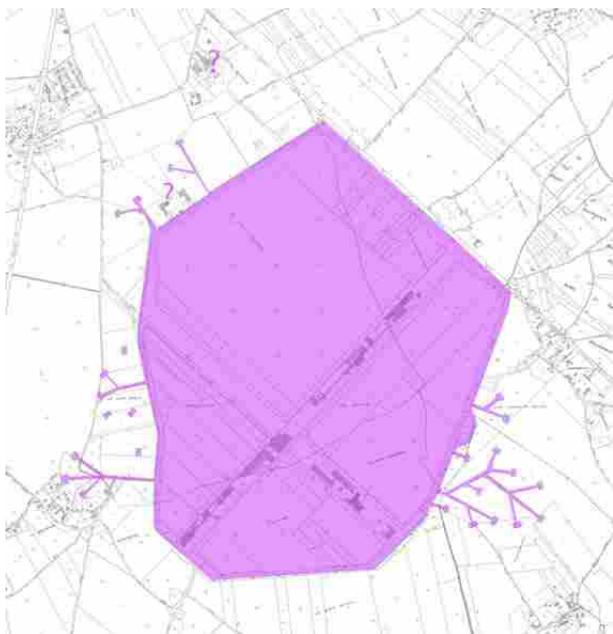
LE DIRE DE L'ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE

LES ESSENTIELS

Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de l'Eure (DRAC Haute-Normandie)
Connaissance n°127 – 19 septembre 2014 – Colette BOISSON et France POULAIN

Les pistes allemandes d'aviation de Conches en Ouche

Lors d'un Atelier de terrain, et grâce à Colette Boisson, grande connaisseuse du canton de Conches en Ouche, nous avons eu l'opportunité de parcourir en voiture les anciennes pistes d'aviation construites par les Allemands durant la Seconde Guerre Mondiale. Il était alors si surprenant de parcourir librement en voiture ces anciennes plaques de béton faisant office de sol roulant que nous avons souhaité faire partager ce pan d'histoire.



Le terrain est situé sur quatre communes : Conches, Le Fresne, Mesnil Hardray, Nagel ; entre les routes de Damville et de Breteuil où le défrichage a commencé dès 1939. Ce sont les Français qui entament les travaux mais ils sont rapidement mis sous l'autorité d'un commandement allemand. Il s'agit alors de Français réquisitionnés sur place ou arrivés dans le secteur depuis toute la France sous l'appellation de « Service Travail Obligatoire » (STO). L'objectif est de rapidement construire un aérodrome pour faire des ponts aériens.

10 juin 1940, Conches en Ouche est occupé. Le 18, les conchois doivent déposer 229 fusils et 30 pistolets à la mairie. La maison située place Aristide Briand devient la kommandantur. Ce sont 76 conchois qui sont faits prisonniers en deux mois. En 1941, la Luftwaffe s'implante à Beaumont le Roger, Evreux et Conches en Ouche.

Le terrain, qui forme un pentagone irrégulier, fait environ 2 kilomètres de large. Il y a deux grands axes de pistes en béton avec 36 hangars, une tour de contrôle et un garage de réparation (près de l'actuelle déchetterie), où il reste encore 2 caves et un escalier. Il y a aussi 10 postes de tir pour tirer des obus de calibre 105 et un blockhaus. En tout, plus de 4000 personnes y travaillent. M. Gaston Rouillé, 85 ans, indique « *mon père partait avec un cheval et une gribane [outil de transport, charrette] depuis Goupigny et prenait la nourriture préparée route de Breteuil et allait la porter aux hommes sur le camp dans les cabanes déjà construites. C'était pas toujours chaud* ».

En 1942, trois maisons sont démolies au Mesnil-Hardray ainsi que l'église de Nagel située en bout de pistes et qui gênait l'atterrissage des avions. Des constructions de baraques en brique et enduit de ciment sont édifiées pour abriter les gradés (longueur : 11m, largeur : 7m, 2 portes, 2 cheminées, murs de 0,50m d'épaisseur). Les matériaux nécessaires à la construction arrivent par la gare de Conches en Ouche et des camions font la navette jusqu'au camp. Un train sur rail emmène la terre vers le Mesnil-Hardray au lieu dit « la Vallée », dont les pommiers disparaissent alors. Sur ce site, un hangar a des fondations aussi profondes que la hauteur hors sol, en béton ferrailé. Les murs sont larges de 1,50mètre. À l'intérieur, seules les zones où les roues circulent sont bétonnées, sous les ailes des avions, il n'y a que de la terre. À côté, un cylindre reçoit l'eau nécessaire en cas d'incendie.

Les Allemands vont dans les communes environnantes (Portes, Ormes,...) pour chercher des travailleurs dont le travail est notamment d'étaler le ciment des pistes. Des camions ramènent le soir les hommes. M. Steph Dwyck se souvient : « *mon grand-père rebouchait mal les trous de bombe, les autres travailleurs faisaient de même et les avions perdaient leur vitesse et ne décollaient pas ou tombaient en panne* ».

Une conduite d'eau démarre alors du château de Champ-Dolent vers le camp. Le défrichage se poursuit dans la forêt de Nogent et une cabane est édifiée mais son usage

reste inconnu. Les châteaux de Champ Dolent et du Fresne (à Quenet) abritent les officiers et les sous-officiers.

Les soldats se déplacent alors en chantant et en scandant « AI-AO », etc. A Champ-dolent, le nom d'un homme est encore visible dans l'écurie du château ainsi que des graffitis plutôt moroses de soldats. Au bois des cinq vignes, l'emplacement du transformateur électrique construit pendant la guerre est encore visible.

En 1942, 153 postes de TSF sont réquisitionnés et déposés à la mairie. De 1942 à 1944, 37 attaques aériennes dont 17 sur le camp et 3 attaques sur les trains dont des morts à la laiterie « MAGGI » (emplacement actuel du Champion).

Le bilan en terme de mortalité est de 14 soldats en 1940, de 21 victimes civiles (dont 8 par les Allemands et 6 par déportation). Il y a 180 sinistrés partiels, 150 sinistrés totalement, des routes éventrées, des arbres tombés, de réseaux détruits et de bombes enfouies dans un large secteur ; dus en partie à des actions de résistance et aux représailles qui s'ensuivaient. Pierre Sandoz explique ainsi que « avec 8 autres, nous avons coupé des arbres qui sont tombés sur la route. Le convoi allemand a été bombardé route de Sainte Marthe. On avait un seul pistolet. On n'était pas fiers ». Les actes de résistance sont aussi liés à la fabrication de 300 fausses cartes d'identité, de l'évacuation d'une vingtaine de pilotes anglais, de la mise en place d'une radio clandestine, de la cache de réfractaires au STO, de l'abattage d'arbres sur les routes, du sabotage de voies ferrées et de la construction de 12 abris. Les représailles conduiront à ce qu'un commerçant soit tué, que 5 ouvriers soient fusillés sur le terrain d'aviation et, à la Libération, à ce qu'un homme soit arrêté pour collaboration.

À ce moment, effectuée par le 2^{ème} bataillon du 67^{ème} Armored Regiment venant par la route de Damville le 23 août 1944, les soldats allemands incendient leurs installations. La gare, la laiterie et une trentaine de maisons ont été touchées. Après la guerre, les dommages de guerre permettent de remplacer les habitations détruites : à Conches en Ouche, une ferme et une habitation ; au Fresne, deux maisons ; à Nagel, une ferme et deux habitations et au Mesnil Hardray, trois habitations et des bâtiments de ferme.

En 1990, un ancien militaire qui loge route de Breteuil est venu faire son pèlerinage et a été ému lorsqu'il a reconnu son quartier. Colette Boisson lui a alors offert un carton gris : c'était un ticket-repas qu'il avait connu.

Les quelques socles de hangar restants sont aujourd'hui cachés par la végétation, deux autres socles et un bout de piste ont été concassés mais l'usure du matériel est décevante. Il reste plusieurs socles de hangar, dont certains sont utilisés par des cultivateurs et des particuliers . Aujourd'hui, les pistes sont en partie utilisées par le club d'aéromodélisme mais sont surtout connues de tous les habitants du coin et servent notamment aux parents qui désirent apprendre les bases à leurs enfants en matière de conduite automobile. Le cimetière de l'ancienne église de Nagel est toujours en place et respecté.

