

La venue des premiers hydravions aux Mureaux (Yvelines, ex Seine et Oise), remonte à avril 1912, le lieutenant de Vaisseau Gustave Delage y expérimente le premier « hydroaéroplane » de Nieuport, puis en mai, il reviendra avec un monoplan BoreL

Toujours en 1912, le maître-aviateur Labouret, procède à des essais avec un biplan Astra CM.



l' ASTRA CM 100 cv, Renault

En fait, ces premières activités d'hydravions, sont en rapport avec Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919), industriel, mécène, passionné des nouvelles technologies. Il possédait le domaine Romainville à Ecquevilly, situé à quelques kilomètres au sud des Mureaux , ce qui lui permettait de venir assister aux essais des hydravions de ses sociétés ( ASTRA, Nieuport, Tellier, etc.) et également de voler.

Bien d'autres hydravions ( Bathias- Sanchez, Breguet, etc. ) feront des essais et utiliseront les installations provisoires mises en place par Henry Deutsch de la Meurthe au lieu dit « la Sangle » en amont du pont reliant Les Mureaux à Meulan.

Vers la fin de la Grande guerre, la société Gonnet-Willocq, entreprend sur les bords de la Seine, la construction de bâtiments destinés à l'assemblage d'hydravions Tellier-Sumbeam. Leur construction ne seront pas poursuivis du fait de la fin des hostilités, mais seront néanmoins un des critères qui déterminera la venue de l'Aviation maritime aux Mureaux.

En 1919, Charles Léonard Pélabon (1881-1958), crée aux Mureaux, le long de la ligne de chemin de fer Paris- Le Havre, une usine de construction mécanique puis aéronautique. Cette implantation existe toujours et fait partie du groupe EADS, spécialisé dans le spatial.

La proximité de l'usine d'aviation va également influencer favorablement dans le choix des Mureaux.

Dès 1922, les appareils construits par la CAMS ( Chantiers Aéro-maritimes de la Seine ) dans son usine de Sartrouville, utilisent couramment le plan d'eau.

En 1924, l'Aéronautique maritime, recherche un site pour implanter une annexe mobile de l'entrepôt Général de l'Aéronautique Maritime (EGAM), destinée aux essais hydravions qu'elle a commandé. Plusieurs sites sont en compétition dont celui de Verneuil/Triel-sur-Seine, plus en amont utilisé également avant la Guerre par d'autres constructeurs d'hydravions (le comte de Lambert, Déperdussin, Denhaut et Jeanson-Colliex ).

Le 24 avril 1925, le site des Mureaux est choisi, la Seine a cet endroit est très large et presque droite sur plus de deux kilomètres, la rive gauche n'est pas urbanisée et facilement accessible depuis le fleuve.

Le site a d'ailleurs été envisagé pour recevoir l'EGAM, qui sera finalement transféré de Nanterre à Orly en 1927. La base sera une annexe de l'EGAM, elle emploie une trentaine de marins.

En raison du fort trafic sur le fleuve, l'arrêté préfectoral du 9 juillet 1928 réglemente les vols du centre d'essais d'hydravions de la marine militaire.

La zone d'amerrissage et d'envol est située entre les points kilométriques, 90,600 et 92,600. Seuls les essais des hydravions destinés à l'Aéronautique maritime sont en principe autorisés, mais l'hydro base sert également de base étape pour des appareils militaires. Des essais au bénéfice de constructeurs de la région parisienne, sont autorisés ponctuellement après accord des Ponts et chaussées.

Un premier industriel Gourdou & Leseurre implanté à St Maur des Fossés, viendra procéder aux essais de ses hydravions, au début des années 1930, et installera des ateliers, dont une partie est toujours visible en 2010.

Quelques années plus tard ,un second constructeur Pierre Levasseur dont les usines sont à Paris 15e, obtiendra l'autorisation de procéder à des essais et à construire un hangar. Ce bâtiment a été déplacé après la guerre sur l'autre rive dans l'enceinte des Chantiers Navals de Meulan, où il se trouve toujours.

Un Pierre Levasseur PL 14 T2B2, passe devant le hangar de la Marine, avec à gauche un CAMS 55 soulevé par la grue, ,sur le mat la boule noire informe les mariniers de mouvements d'hydravions. Musée de l'Air



Le Marcel Besson MB 36, en 1930, avec un train de péniches. Musée de l'Air

La société Marcel Besson, rachetée par les Ateliers du Nord de la France et des Mureaux (ANF), utilisera les moyens de l'usine aéronautique, ainsi que le plan d'eau pour ses appareils, dont l'hydravion destiné à être embarqué à bord du croiseur sous-marin Surcouf.

Le site accueillera Charles Lindbergh avec son Lockheed Sirius en octobre 1933. La « Croix du Sud » en mars 1934 viendra, pour célébrer sa première traversée de l'Atlantique nord, piloté par le capitaine de vaisseau Bonnot.

La Société Nationale de Constructions Aéronautiques de Nord (SNCAN) qui a repris les ANF, la CAMS, Potez, etc. utilisera le plan d'eau pour mettre au point ses hydravions construits dans ses usines

C'est ainsi que la présentation officielle du quadrimoteur à coque Potez-CAMS 141 Antarès, se fera en février 1938., aux Mureaux.

Depuis les origines jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, 600 hydravions essentiellement des monomoteurs seront passés aux Mureaux.

Durant le conflit l'occupant utilisera l'hydro-base, occasionnellement, comme escale et pour les essais des trimoteurs Dornier DO 24 assemblés à Sartrouville.

Il faut signaler le passage de l'hexamoteur transatlantique Potez-CAMS 161 en mars 1942, venant de Sartrouville pour essais. Il partira quelques jours plus tard pour le sud de la France.

Les bombardements de 1943 et 1944, qui visaient principalement l'usine SNCAN ne feront que peu de dégâts aux installations de l'hydrobase.

A la Libération, l'Aéronautique navale revient aux Mureaux, avec de nouvelles missions.

Elle crée la Base Aéronautique Navale des Mureaux.

L'activité hydravions est très réduite, mais avec des multimoteurs et devient essentiellement une escale technique proche de Paris.

L'autorisation d'exploitation est accordée par dépêche ministérielle, mais elle est contestée par les autorités fluviales, on relève néanmoins quelques accidents dont celui survenu le 11 juillet 1949 de l'amphibie SCAN 30, avec Jacqueline Auriol à son bord.

L'Aéronautique navale utilise principalement la nouvelle piste pour les avions de ses escadrilles de transport. En 1960, la Marine retire son personnel des Mureaux.

Il restera le hangar des hydravions et la grue de mise à l'eau, qui disparaîtront fin des années 1980 pour faire place aux installations de fabrication et d'intégration des lanceurs Ariane V.

Un des derniers hydravions venus aux Mureaux à l'occasion d'un Salon du Bourget est certainement, un amphibie monomoteur avec à son bord André Turcat ( d'après son témoignage ).

Gérard Rooss