

Le Vaudois a décollé des environs de Genève **Parmelin, le Blériot du mont Blanc**

Quatre ans et demi plus tôt, le Français Louis Blériot avait traversé la Manche le premier aux commandes d'un aéroplane. Courant février 1914, un Suisse, lui aussi avant quiconque et aux manettes d'un aéronef, franchit également une mer. Celle de Glace. Agénor Parmelin, parti de Collex-Bossy avec l'intention de se poser à Turin après être passé au-dessus du *géant des Alpes*, se voit contraint par le brouillard d'atterrir à Aoste. Dans un pré.

Par **Patrick-Alain Bertoni**



1|

1| Collex-Bossy (République-canton de Genève), mercredi 11 février 1914, presque 13 h 39. Agénor Parmelin, emmitoufflé dans le baquet du monocoque-monoplan Deperdussin, a déjà mis les gaz, fin prêt à décoller pour le mont Blanc.

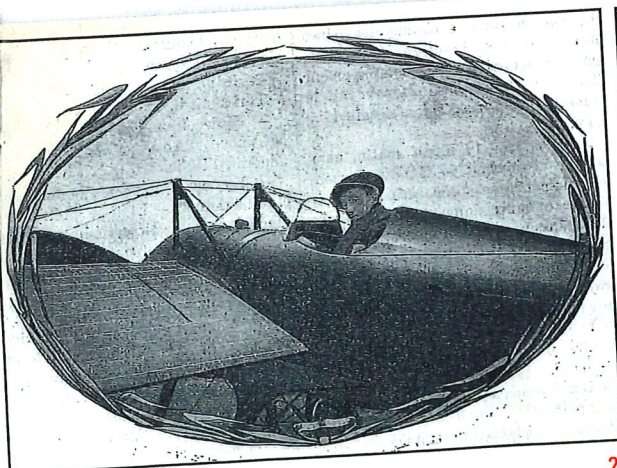
2 et 3| Aoste (Royaume d'Italie), mercredi 11 février 1914, peu après 15 h 06. Agénor Parmelin, à peine posé, s'est désemmitoufflé et a coiffé une casquette. (Clichés extraits de l'almanach *Le Messager valdôtain*, Aoste, 1915, 4^e année)

Kitty Hawk, village de Caroline du Nord sur l'océan Atlantique, jeudi 17 décembre 1903. Orville Wright, un États-Unien d'Amérique, a réussi le premier à monter dans les airs, s'y maintenir et filer droit devant aux manettes d'un engin muni d'ailes et d'un moteur. Depuis, l'époque est à *Ces Merveilleux Fous volants dans leurs drôles de machines*. Agénor Parmelin, né le 8 janvier 1884 dans le canton de Vaud (Gilly, rive du lac Léman), figure parmi *Les Faucheurs de marguerites*. Le 11 février 1914, sur le terrain d'aviation de Collex-Bossy, dans la campagne genevoise, il s'installe aux commandes d'un monoplan de fa-

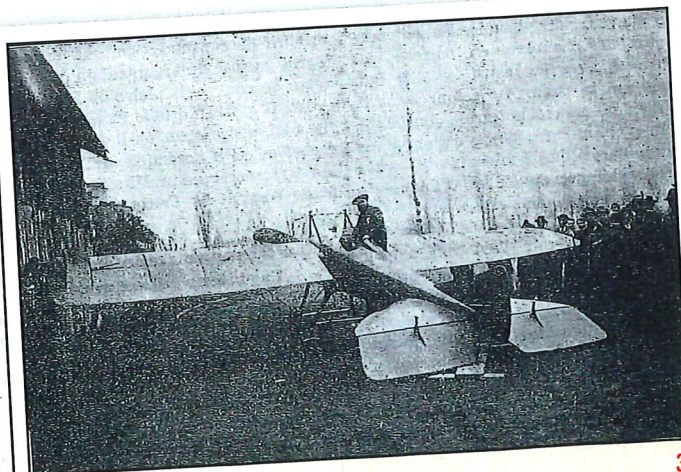
brication française et décolle, emmitoufflé comme un explorateur polaire. Cap sur le mont Blanc. Son objectif : franchir dans un tel équipage, avant quiconque, le plus haut sommet des Alpes, 4.810 mètres d'altitude, et aller se poser à Turin. Parmelin doute de parvenir jusque-là. Le comte Gaetani di Laurenzana, consul général du Royaume d'Italie à Genève, qui assiste à son départ, lui prédit d'atteindre au moins la Vallée d'Aoste.

Aucun temps perdu chez Deperdussin

Agénor, jeune, ne colle pas au train d'Aloys Parmelin, son père, agent des



2|



3|



4 |



5 |

4 et 5 | Agénor Parmelin, dévalant de la chaîne des Alpes, avait atterri dans les pâtures de Mont-Fleuri (ou Montfleury), un castel octogonal distant d'un kilomètre et demi du centre-ville d'Aoste. Ce domaine du XVIII^e siècle, qui appartient notamment aux Bich, des Valdôtains à l'origine du stylo à bille français *Bic* (phonétique du nom de famille), est aujourd'hui la propriété d'un centre de formation professionnelle : l'Institut agricole régional de la Vallée d'Aoste. (Photos : Arianna Gori Chisari, hebdomadaire *Gazzetta Matin*, Aoste)

Chemins de fer fédéraux. Au rail, il préfère la mécanique, qu'il apprend à Genève, dans un canton où ses parents —des Vaudois de Bursins, sur la côte lémanique— se sont maintenant établis (Le Grand-Saconnex, 1891). Son premier emploi le conduit à la Compagnie de l'industrie électrique (*Sécheron*, quartier genevois). Il y travaille à l'atelier où se fabrique *Stella*, une automobile à moteur électrique, puis hybride électricité/essence ; elle sera manufacturée à 220 exemplaires de 1902 à 1913, millésime qui verra la production cesser. Dame ! la concurrence est féroce. Au début du XX^e siècle, pas moins de douze constructeurs de voitures œuvrent dans la seule cité de Calvin.

Agénor Parmelin, une fois ses obligations militaires accomplies dans la Confédération suisse, lève les yeux au ciel. Vers la France. L'année 1911 le voit à Étampes, au sud-ouest de Paris. Il y apprend à piloter et décroche le brevet sur un appareil de la firme SPAD (Société de production des avions Deperdussin), tout juste fondée à Bétheny, près de Reims. Agénor se montre si agile aux commandes que Louis Deperdussin, un Parisien qui a créé la SPAD, le recrute sans perdre de temps comme instructeur à l'Aérodrome de Champagne, attendant à l'entreprise. Parmelin, à raison de quatre ou cinq vols quotidiens, y formera cent dix pilotes, dont septante-cinq officiers d'une Aéronautique militaire française balbutiante (*loi portant organisation* du 29 mars 1912).

Déjà, l'époque est aux défis aériens, souvent lancés par des journaux. Le Cambrésien Louis Blériot, diplômé ingénieur de l'École centrale de Paris, relève celui de traverser la Manche. Le quotidien *Daily Mail*, de Londres, offre 1.000 *pounds sterling* au vainqueur, l'équivalent de 25.000 francs-or. Le 25 juillet 1909, aux manettes d'un monoplan, Blériot relie Sangatte, près de Calais, à Douvres (comté du Kent). Quelque quarante-trois kilomètres parcourus en trente-sept minutes. Soit une vitesse d'environ 70 km/h. Dans les Alpes aussi, les performances s'enchaînent. Le 23 septembre 1910, le Péruvien natif de Paris Jorge Chávez Dartnell, surnommé *Géo*, franchit le col du Simplon (2.005 m d'altitude) ; parti de Ried-Brig (Valais), il s'apprête à se poser à Domodossola (Piémont) lorsqu'à 20 m du sol, l'avion chute comme « *la pierre qui tombe* » et « *s'écrase sur le sol* », relate le quotidien *Le Petit Parisien* ; quatre jours après, *Géo* meurt de ses blessures. Le 20 octobre 1911, le Nantais Gilbert Le Lasseur de Ranzay, transportant un passager, passe les Apennins (altitude culminante : 2.914 m, au Corno Grande). Le 13 juillet 1913, l'originaire du canton de Bâle-Campagne Oskar Bider se joue de la Jungfrau (4.158 m d'altitude).

Le moteur "Rhône" mouline avec peine

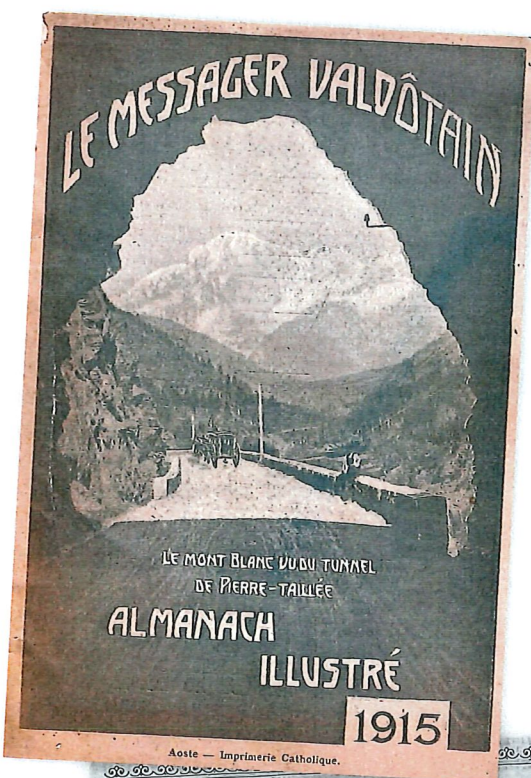
Début 1914. Agénor Parmelin, 30 ans accomplis, a terminé de s'aguerrir dans des concours et des meetings aériens. Le voilà fin prêt dès lors à

6 et 7 | *Le Messenger Valdôtain*, d'Aoste —qui aura publié fin 2018 sa 108^e édition—, avait dédié un poème à Agénor Parmelin dans sa 4^e parution, datée de 1915, sortie courant décembre 1914. Dans son *Avant-propos* d'alors, l'almanach, d'obédience catholique, évoquait la Première Guerre mondiale, qui avait éclaté le 31 juillet 1914 et à laquelle le Royaume d'Italie se trouvait encore étranger : « *Au moment où nous écrivons ces lignes, l'Europe à peu près tout entière est sur pied de guerre, une guerre comme on n'en a jamais vu depuis que le monde est monde, avec des effectifs de troupes à rendre ridicules les armées de Napoléon et des engins de destruction plus redoutables que toutes les maladies ensemble. Nul ne sait ce que sera demain. Le sang, les larmes, les deuils, la misère, les foyers déserts, voilà le cortège inséparable de la guerre. L'esprit s'épouvante, le cœur se serre à la pensée de tant de malheurs réunis. Jusqu'ici, le ciel a voulu épargner notre patrie et nous laisser dans la paix. Qu'il en soit ainsi jusqu'à la fin de cette terrible campagne ! C'est le vœu le plus ardent que nous faisons en ce moment, avec l'espoir que bientôt toutes les nations déposent les armes et que nul vide ne soit fait par le terrible fléau dans les foyers valdôtains. Avec l'aide de Dieu, que l'an 1915 soit le pacificateur des peuples* ». Bientôt, ces « *temps [qui] sentent la poudre* », cet « *écho des batailles lointaines* », « *ces guerres fratricides* » qui, déjà, avaient « *produit même* » dans la Vallée d'Aoste « *le désarroi moral et financier* », tout cela impactera l'Italie. Le 24 mai 1915, le Royaume, rompant avec la neutralité proclamée dès l'engagement des hostilités à l'été de 1914, se ralliera à la Triple-Entente qu'avaient formée en 1907 la République française, le Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande, et l'Empire de Russie. Rome s'armera sur-le-champ contre l'Empire allemand et la Monarchie d'Autriche-Hongrie, avec lesquels elle avait constitué la Triple-Alliance, la *Triplice*, en 1882. Huit mille cinq cents Valdôtains seront expédiés au front ; 1.557 y seront tués (soit 18,32% du contingent et 1,91 % d'une population de la Vallée recensée en 1911 à 81.457 habitants). Le territoire enregistrera en outre 3.600 soldats blessés ou malades et 850 capturés par l'ennemi.

se colleter avec le géant des Alpes. Il s'est choisi pour monture un mono-place-monoplan qu'il connaît sur le bout du palonnier. Celui qu'a manufacturé son employeur : le monocoque de la Société de production des avions Deperdussin (SPAD), dessiné par l'ingénieur berrichon Louis Béchereau —l'une de ces machines que le quotidien sportif *L'Auto*, de Paris, ancêtre de *L'Équipe*, baptise dans ses colonnes *oiseaux artificiels ou mécaniques*. Béchereau a abandonné le châssis formé de poutres dites *de Warren* (du nom de l'ingénieur anglais James Warren), vissées, câblées et recouvertes de toile ; il a conçu un

bloc homogène, une carlingue façonnée avec du contreplaqué de tulipier, un arbre d'Amérique du Nord (Virginie). Seules les ailes se composent encore d'une poutraison métallique entoilée. Béchereau taillera un autre bijou : le *SPAD S.XIII*, un chasseur monoplace-monocoque mais biplan dont se verront progressivement dotées, à dater du printemps de 1917, les forces alliées de la Première Guerre mondiale (française, britannique, belge, italienne, états-unienne d'Amérique).

Champ d'aviation de Collex-Bossy, dans la nature genevoise, mercredi matin 11 février 1914. Agénor Parmelin, qui piaffait d'impatience, regarde se dissiper les nuages, tenaces depuis une semaine. Le soleil reluit. De l'extrémité ouest du lac Léman, au fond de la vallée de l'Arve, le mont Blanc réapparaît enfin. Le réservoir du Deperdussin est rempli à sa contenance maximale : 103 litres d'essence. Pour résister au froid des cimes, les tuyaux d'alimentation du moteur en carburant et en huile sont calfeutrés. Le pilote aussi : bottes et gants fourrées, manteau et pantalon de cuir doublés par-dessus sa combinaison de grosse toile, écharpe et passe-montagne de laine, casque et lunettes. À 13 h 39, sous les yeux d'une vingtaine d'observateurs —parmi lesquels se tient sa femme, l'Italienne Maria Giovanna Faggiano, 28 ans—, Agénor décolle d'une altitude de 473 mètres.



6 |

A Parmelin

Quels étaient tes pensers, quand, perdu dans l'espace,
Tu voguais librement, hardi marin de l'air ;
Que notre plus grand Mont, majestueux et fier,
Te parut un point blanc dans l'ample Mer de Glace ?

Nos sommets ont frémi, surpris de tant d'audace :
Jamais eût-ils les vus d'un pareil belvédère ;
Aigle humain, tu portais, dans tes serres de fer,
Le butin qu'au Génie arracha notre race.

Et n'as-tu point frôlé sur nos cols valdôtains
L'ombre d'aigles tués, les Aigles des Romains
Que l'on dit voir planer certains soirs sur nos Alpes ?

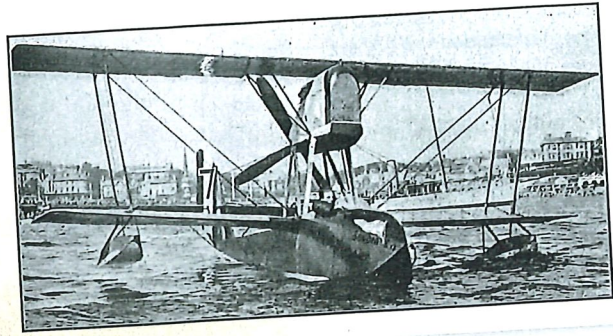
Ton monument est fait : ce sera le Mont Blanc !
Nous n'avons qu'à graver au granit de son flanc :
" Au héros plus géant que le Géant des Alpes ! "

11 Février 1914.

Pierre Gorret.

7 |

8| Le type d'hydravion manufacturé par la *Società Idrovolanti Alta Italia*, de Milan, sur lequel Agénor Parmelin se tuera le 27 avril 1917 ici, au lac Majeur.



8|

9| Agénor Parmelin avait débuté comme mécanicien à la Compagnie de l'industrie électrique, constructrice de l'automobile *Stella*, produite à Genève-*Sécheron* de 1902 à 1913. (Couverture du livre *La Stella de Sécheron*, de Michel Vaclair, Éditions Slatkine, 208 pages, avril 2003)

10| Il est né la même année qu'Agénor Parmelin : 1884. Mais à Gignod, dans la Vallée d'Aoste, entre le Valpelline et la vallée du Grand-Saint-Bernard. L'apparition de Charles Vallet dans l'édition 1915 de l'almanach « *vient combler [la] légitime attente* » née « *de ne voir aucun des enfants du sol valdôtain embrasser la carrière noble mais périlleuse de "pilote des airs"* », s'en montre aux anges *Le Messager valdôtain*. Vallet, comme Parmelin, s'est breveté en France (1912), où se trouve « *sa vraie vie d'aviateur* ». Auparavant, Charles a travaillé dans l'Empire de Russie « *à la construction d'aéroplanes militaires* » (1909) ; « *il fut en quelque sorte l'initiateur de l'aéronautique dans ce grand empire* », indique l'almanach. Le Gignolein de naissance s'est déjà produit, lors d'« *exhibitions en aéroplane* », à Odessa, Sébastopol ainsi qu'à Orléans, Saint-Raphaël, Fréjus, Cogolin ou Draguignan, et il « *serait très heureux de voler une fois sur la plaine d'Aoste* ». Chef instructeur à l'école d'aviation de Loyettes, dans l'Ain, il s'est attiré les compliments du quotidien régional *Le Progrès*, de Lyon : « *C'est un excellent et sympathique pilote. La maîtrise avec laquelle il gouverne son appareil impressionne. Il acquit une grande célébrité, il y a peu de temps, grâce à des vols splendides* » (31 juillet 1912). (Photo extraite de l'almanach *Le Messager valdôtain*, Aoste, 1915, 4^e année)



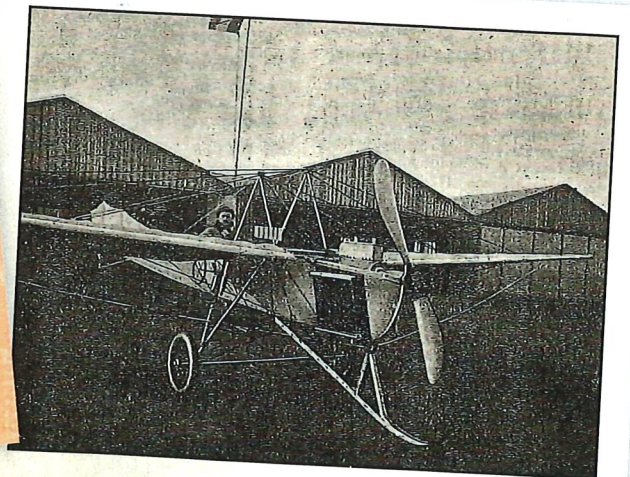
9|

Cap d'abord au nord/nord-ouest, vers le Jura, pour y prendre de la hauteur. Virage ensuite à 180°, direction sud/sud-est et *le roi des Alpes*. Survol de son point de départ, puis du Léman. « *Grâce à la transparence des eaux, Parmelin peut voir tous les détails du fond* », racontera le mensuel du Club alpin français *La Montagne*, de Paris, reprenant une *communication* du Club suisse d'aviation, de Genève. Le premier kilomètre et demi tracasse Agénor Parmelin. Au point de songer à rebrousser chemin. Car le *moulin rotatif* neuf cylindres de 80 HP (*horsepowers*, chevaux-vapeur), fabriqué par la Société des moteurs Le Rhône, de Paris, peine à se réguler ; il toussoie. À l'embouchure du val d'Arve, le Deperdussin, long de 6 m 10, d'une envergure de 6 m 65 et d'un poids de 370 kilos, trouve sa vitesse de croisière ; elle peut atteindre 110, voire 145 km/heure, sa *VNE (velocity never*

exceed, la célérité au-delà de laquelle la carlingue risque de se disloquer). Parmelin laisse derrière lui Bonneville, Cluses, Sallanches. Le brouillard noie le fond de la haute vallée — telle « *une mer de lait* », s'en souviendra Agénor. Vingt-deux minutes après le décollage, soit à 14 h 01, le barographe de l'avion indique une altitude de 4.143 m. Le pilote respire dans un masque à oxygène. Les 5.540 m d'altitude sont enregistrés à 14 h 24. Température environnante : - 32 degrés. Bien que chaudement vêtu, Parmelin ressent l'emprise du froid sur ses épaules, semblable à celle que leur infligerait un catcheur. Ose-t-il aventurer la tête hors du pare-brise que l'air glacial darde ses joues comme un nid de guêpes. L'altitude de 5.540 m est maintenue pendant une quinzaine de minutes. Le temps de passer 730 m au-dessus du mont Blanc (4.810 m), dont le sommet s'est coiffé d'un bérêt de nuages. Il est 14 h 38.

Tiens ! voilà du Parmelin...

Aucune nouvelle. La radio n'équipe pas encore les aéroplanes. Un coup de téléphone, donné par le correspon-



10|

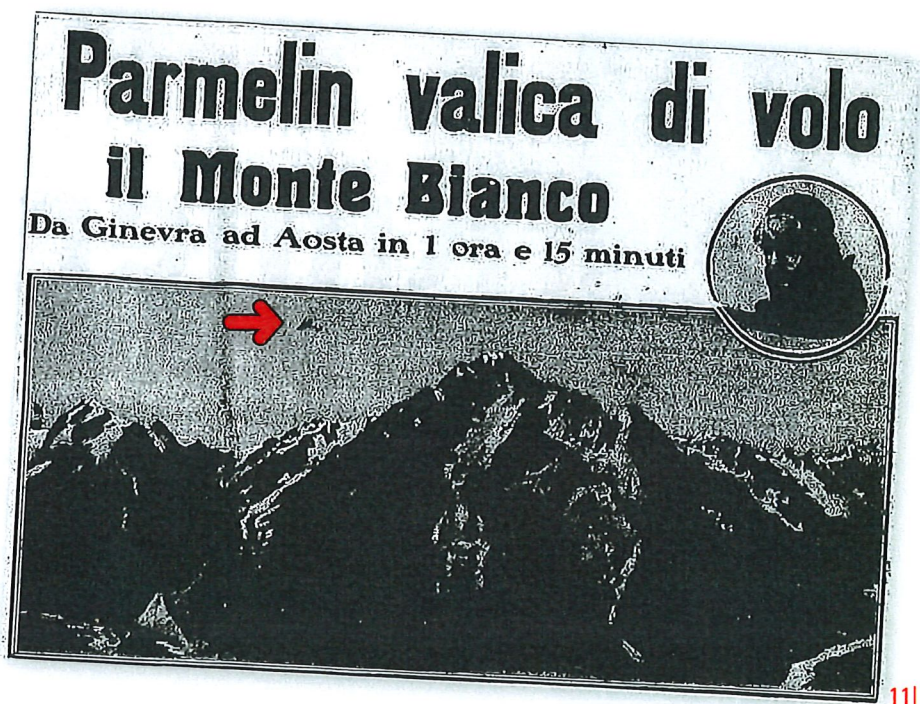
nant à Chamonix du quotidien *Journal de Genève*, dit que l'aéronef n'y a été ni « aperçu » ni même entendu. L'inquiétude étreint les deux versants de la chaîne du Mont-Blanc. Soulagement à 2 h 44, six minutes après que le massif a été franchi. Un télégramme, câblé de Courmayeur, avertit que l'*oiseau artificiel* a été vu dévalant les crêtes. Onze minutes plus tard, le laps nécessaire pour survoler la vallée de la Doire Baltée jusqu'à Aoste, le voici à l'aplomb de l'*Augusta Praetoria Salassorum* fondée sous l'Empire romain (an 25 avant Jésus-Christ). À l'horizon, Agénor Parmelin constate que le brouillard s'est emparé de la plaine du Pô ; il renonce à poursuivre sur Turin, son but. La prédiction du consul général du Royaume d'Italie à Genève lors du décollage de Collex-Bossy se concrétise : Parmelin, à défaut de se poser à *Torino*, atterrirait au moins parmi les Valdôtains. Le regardant s'envoler, le comte Gaetani di Laurenzana, un diplomate fraîchement nommé dans la cité de Calvin (fin de 1913), s'était écrié : « *Vive la Suisse !* ».

Le Deperdussin, pareil à un gypaète barbu, décrit à présent des cercles au-dessus d'Aoste. Agénor Parmelin avise des pâtures qui, à un kilomètre et demi dans l'amont du centre-ville, flanquent un castel : Mont-Fleuri (ou Montfleury), un octogone bâti au crépuscule du XVIII^e siècle. À 15 h 06, l'avion touche le sol ici (585 mètres d'altitude). Il avait quitté à 13 h 39 Collex-Bossy (473 m). Il aura couvert 117,5 km en octante-sept minutes. Soit une vitesse horaire de 81 km et quelques. Une « foule [...] immense, houleuse, essoufflée par la course » à pied jusqu'à Mont-Fleuri s'agglutine à l'appareil et au pilote. « *Les élèves de toutes les écoles se sont enfuis, rapporte un chroniqueur valdôtain, entraînant avec eux les graves professeurs* ». Bourgeois, ecclésiastiques, « *ouvriers avec les instruments de leur métier à la main* », pêle-mêle, célèbrent Parmelin avec force « *applaudissements* » et « *ovations* » ; il est convié à séjourner à l'Hôtel Couronne, place Charles-Albert (l'actuelle esplanade centrale Émile-Chanoux, sur laquelle l'établissement ne trône plus). « *Le soir* » venu, au cours d'« *un dîner de 60 couverts* », le « héros » offrira à un musée d'Aoste la pale de l'hélice — une *Intégrale Chauvière*, de Paris — qui s'était cassée à l'atterris-

sage. Le lendemain, jeudi 12 février 1914, Agénor gagnera bien Turin, où d'autres marques d'honneur lui seront prodiguées, mais par le train de midi au départ d'Aoste.

Les jours heureux ont vécu. La Première Guerre mondiale s'est déclarée le 28 juillet 1914. La Confédération

11 | *La Stampa*, de Turin, jeudi 12 février 1914. *Parmelin franchit en vol le mont Blanc - De Genève à Aoste en une heure et quinze minutes*, titre page 3 le quotidien régional. Les photos qui illustrent l'article montrent Agénor à l'heure du décollage et son aéroplane au-dessus de la chaîne alpine.



suisse, bien que neutre depuis 1815, mobilise pour le cas où. Agénor Parmelin, citoyen helvétique, endosse l'uniforme des Troupes d'aviation et de DCA, formées dans la précipitation ; il a refusé l'offre financière de la *Luftstreitkräfte*, le Service aérien de l'Armée impériale allemande, de combattre sous les couleurs du II^e Reich. Obtenant bientôt un congé de l'état-major suisse, l'adjudant Parmelin, désireux d'épauler la France, contracte sans grade à la Légion étrangère ; les képis blancs l'envoient réceptionner les *hydroaéroplanes* que la firme Donnet-Lévêque, d'Argenteuil, près de Paris, construit pour l'Aéronautique militaire française (1915). La même année, le Royaume d'Italie — patrie de Maria Giovanna Faggiano, qu'Agénor a épousée en 1906 — se précipite dans le conflit aux côtés de la Triple-Entente : République française, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Empire de Russie (1907) ; Rome déserte ainsi la Triple-Alliance, la *Triplice*, qu'elle avait constituée avec l'Empire allemand et la Monarchie d'Autriche-Hongrie (1882). Parme-

lin propose son aide aux Transalpins ; il est affecté comme pilote d'essai et instructeur sur les appareils que la *Società Idrovolanti Alta Italia*, de Milan, livre à la *Regia Marina*, la marine militaire italienne ; il forme cent soixante «hydraviateurs». Le 27 avril 1917, retournant de mission, l'aéronef d'Agénor capote à Sesto Calende, sa base, à l'extrémité sud du lac Majeur. Parmelin, 33 ans, est tué, l'élève mécanicien de bord également. Cet « *aviateur aussi prudent que hardi, plein de sang-froid et connaissant à fond le métier* », qui « *avait pris rang parmi ceux que depuis la guerre on nomme des "as"* » (nécrologie du quotidien *La Gazette de Lausanne*), marié, sans enfant, avait failli perdre la vie une vingtaine de mois auparavant. Le 10 juillet 1915, l'hydravion Donnet-Lévêque dont il avait empoigné les manettes pendant un temps libre s'était crashé sur le lac Léman au large d'Anières, dans la rade de Genève. Le vainqueur aérien du mont Blanc et son passager s'en étaient trouvés quittes pour un bain. ♦

Patrick-Alain Bertoni