

La courte et curieuse histoire
de
L'Association Automobile Régionale du Circuit d'Ormesson sur Marne.
(A.A.R.C.O.)
1955-1956

C'est l'histoire d'un projet... qui n'a pas abouti.

C'est l'histoire d'un évènement... qui n'a pas eu lieu.

C'est l'histoire d'une histoire dans laquelle un ancien lieu-dit du terroir ormessonnais, « la Tourelle » (l'actuel quartier « Beverley-Green » « Tourelles ») aurait pu devenir un circuit automobile.

Mais c'est une histoire qui a - pendant dix-huit mois - réuni et mobilisé les énergies de nombreux ormessonnais, élus et notabilités de la commune... et même des personnalités extérieures.

C'est enfin une histoire liée à deux hommes : Olivier d'Ormesson et René Bonnet.

Mais n'anticipons pas...

Episode 1

Le projet

Tout commence officiellement par une « convocation » envoyée par le maire de la commune, Olivier d'Ormesson, à des personnalités - en grande majorité locales - à une réunion « ... pour étudier la possibilité de créer à Ormesson sur Marne une course annuelle d'automobiles, dite « Monomils ».

Olivier d'Ormesson est alors âgé de 37 ans.

Conseiller municipal d'Ormesson dès 1945, il en devient maire en 1947.

Au cours de l'année 1955, il sera par ailleurs l'élu du canton de Boissy-Saint-Léger au Conseil Général de Seine et Oise (1).



Olivier d'Ormesson (1).

Cette réunion se tient le 30 janvier 1955.

Hors Olivier d'Ormesson, trente-neuf personnes y participent (quatre sont excusées) (2).

Sont notamment présents, outre un nombre conséquent d'élus municipaux, des commerçants, des enseignants des écoles, des représentants des professions médicales, des dirigeants locaux du monde sportif...

L'ordre du jour de la réunion est le suivant :

« 1°- *Organisation d'un circuit automobile dans Ormesson-sur-Marne.*

2°- *Projet de construction d'une route dans la commune d'Ormesson (prolongement de la rue d'Amboile).*

Pour la construction de cette route, nous nous sommes adressés à un organisme, la SHELL, qui dispose d'un budget « Publicité » important ».

Un Comité provisoire est immédiatement constitué (3).

Un des participants à ces deux réunions doit en particulier retenir l'attention : René Bonnet.

- Tout d'abord parce que c'est lui qui, dans un tout premier temps, est indiqué sur le compte-rendu de cette réunion comme « *Président actif* » de l'association, avant que son nom ne soit manuellement remplacé par celui d'Olivier d'Ormesson, René Bonnet se retrouvant alors dans la liste des vice-présidents (5).

- Enfin parce que c'est lui qui présente et développe le projet de course automobile :

« M. Bonnet propose de créer un Club Automobile et un Comité du Circuit...

Il donne des précisions sur la formule de la course et les détails

d'organisation. Il préconise la création d'un Club Automobile local et

d'autre part, d'un Comité du Circuit. Il donne en outre la liste des diverses commissions que devrait comprendre ce Comité et la manière dont serait

constitué le bureau... M. Bonnet déclare qu'en ce qui concerne les frais de plateau, ils seront réduits au minimum, les cachets demandés par les

conducteurs étant loin de correspondre à ceux exigés par les vedettes du volant. M. Bonnet assure même qu'au cas où le résultat se révélerait

déficitaire, la participation des conducteurs serait bénévole ».

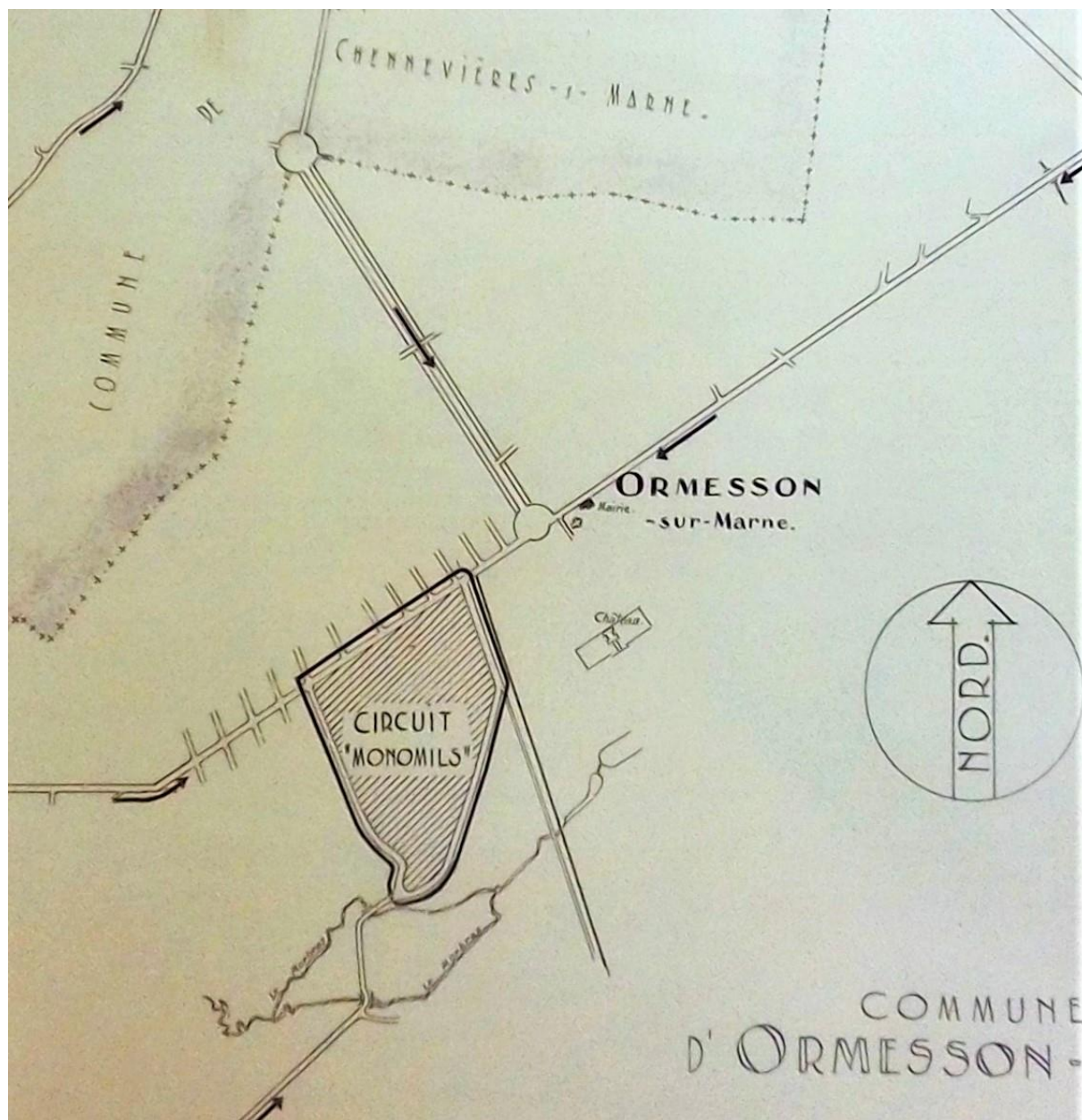
Un Comité du Circuit composé de six Commissions est créé (6).

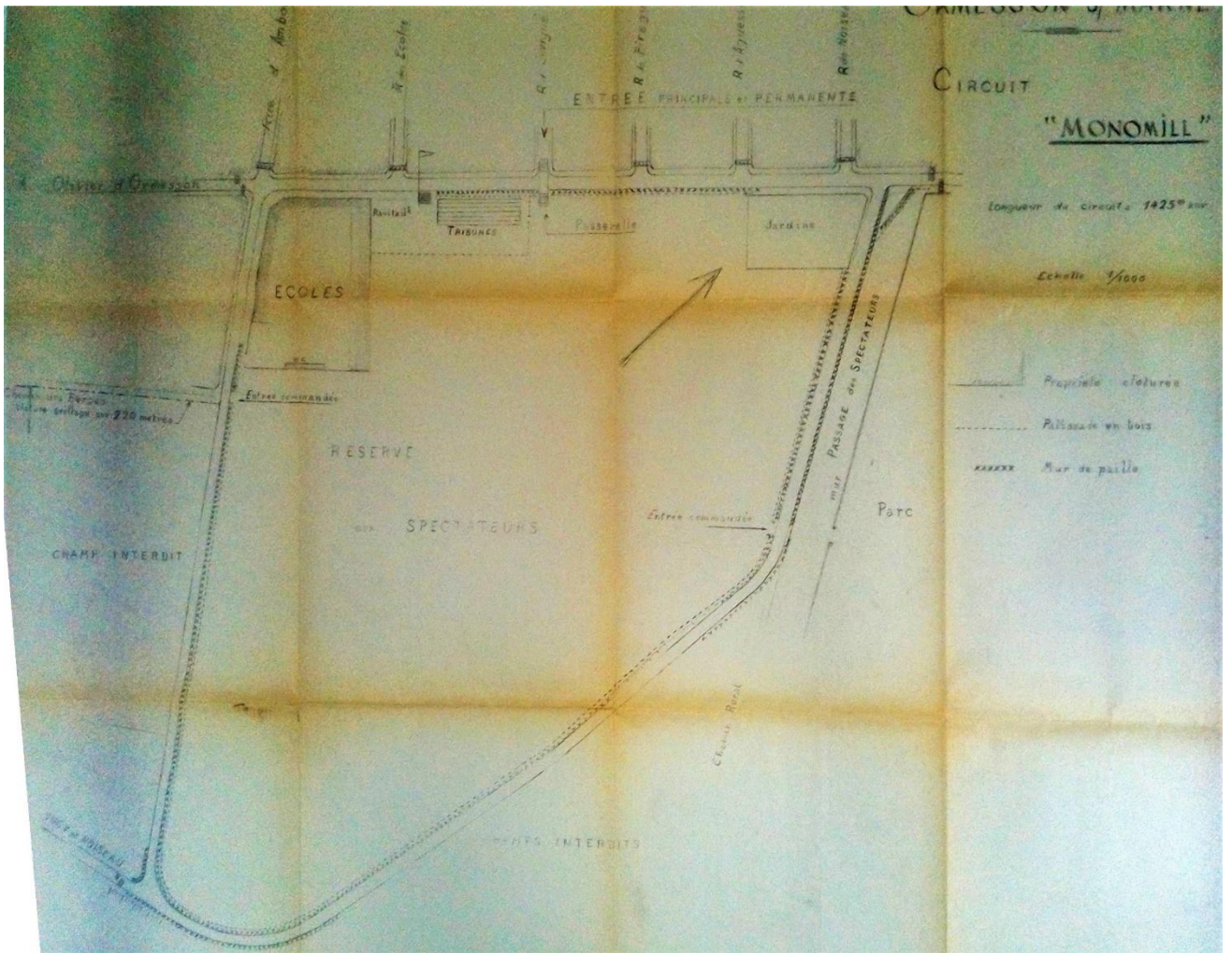
A peine trois semaines plus tard, le 20 février 1955, une assemblée générale, toujours convoquée par Olivier d'Ormesson - en tant que Maire et Président de la Caisse des Ecoles - constitue l'« *Association Automobile Régionale du Circuit d'Ormesson s/Marne* » « ... elle a pour but d'encourager le sport mécanique automobile dans la Commune d'Ormesson-sur-Marne et dans ses environs et plus spécialement d'organiser un Circuit Automobile annuel dont le bénéfice irait à la Caisse des Ecoles ».

Un « *Comité de Direction* » est élu (4)(5), ainsi que les membres des six Commissions (7), de fait, globalement une confirmation des désignations opérées lors de la réunion précédente.

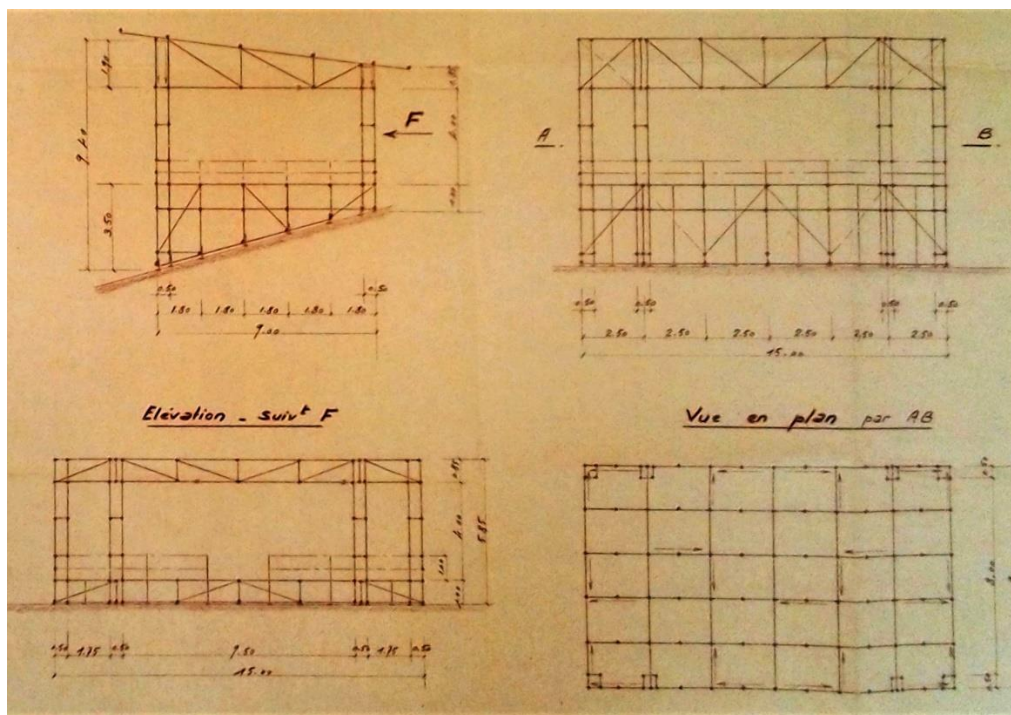
Des statuts sont adoptés, des « *moyens d'action* » sont précisés (8).

Lors de cette assemblée, « M. Bonnet expose ses intentions : L'organisation d'une course de « Monomils » le 8 mai 1955 sur le circuit, route de Sucy, route d'Amboile, avenue Olivier. Ce circuit aurait environ 1500 mètres et serait très difficile pour les coureurs.





Plan du Circuit



Plan du podium couvert

Ce circuit a été reconnu par les Membres de l'A.S.A.C.I.F. (9) qui l'ont accepté et le jugèrent très intéressant par les difficultés mêmes que le parcours représente. La course durerait 3 heures en deux manches. Dans chaque manche seraient engagées 10 à 12 voitures « Monomils » et ses pilotes. Si cette manifestation ne laisse pas de bénéfice, il ne demandera que le remboursement des frais de ravitaillement des voitures... ».

(Compte-rendu de l'assemblée générale constitutive du 20 février 1955).

Le Maire d'Ormesson « ... précise de son côté que le bénéfice irait à la Caisse des Ecoles ».

(Compte-rendu de la réunion du 30 janvier 1955).

« ... Il ajoute que le circuit nécessitera la construction d'un raccordement de route entre la route de Sucy et le bout de la rue d'Amboile. Ce raccordement représente un investissement qu'il fixe à environ 3 millions [67 234,53 € (a)]. Ces chiffres ont été communiqués par la Société Colas.

M. d'Ormesson avec l'accord de M. Bonnet et du Conseil Municipal a demandé à la Schell de bien vouloir subventionner ces travaux. En contre-partie la Schell aura l'exclusivité de la publicité « Carburant » sur le parcours du circuit le jour de la course ».

(Compte-rendu de l'assemblée générale constitutive du 20 février 1955).

A ce stade, il est nécessaire d'opérer une parenthèse et de se demander qui est ce mystérieux René Bonnet, figurant dans les statuts de l'association comme « industriel », habitant « Ormesson, avenue de Pince-Vent », et ce que peuvent bien être ces courses dites de « Monomils ».

De fait, René Bonnet n'est pas - dans ces années là - un inconnu.



René Bonnet

Agé de 51 ans, il en termine avec une honorable carrière de pilote de courses (10).

Mais c'est également un petit constructeur automobile, comme il en existe encore quelques-uns à cette époque.

Tenancier, puis propriétaire au tout début des années 1930 d'un garage à Champigny-sur-Marne, il crée et fabrique à partir de 1936 - avec son ami campinois Charles Deutsch (11) - des voitures de course (circuits, rallyes), mais également, en petites séries, des coaches, des cabriolets, des coupés (et même

une automobile de grand tourisme), sous la marque « *Deutsch-Bonnet ou D.B.* », en partenariat tout d'abord avec Citroën, puis avec Panhard. Le prince Rainier de Monaco conduit une « *DB* » au « *Tour de France 1953* ».

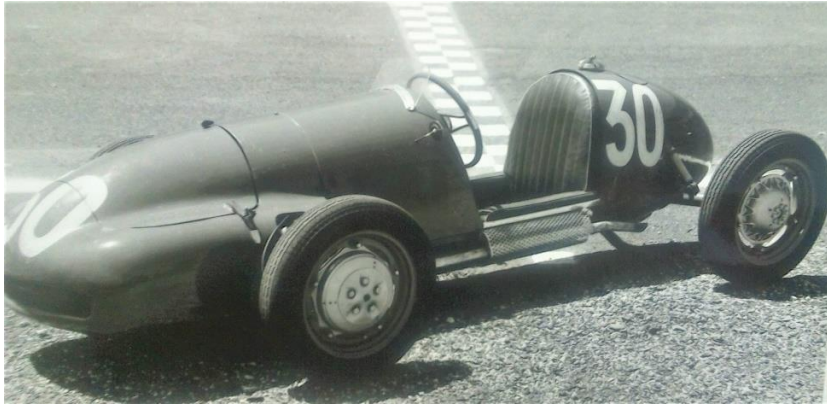


Rainier III, Prince de Monaco (à droite sur la photo).

C'est en hiver 1954 que René Bonnet invente une nouvelle formule de course automobile, complètement axée autour d'une voiture de sa fabrication, la « *Monomill (monotype de moins de mille centimètres cube)* ».



René Bonnet dans sa « *Monomill* »



Les « Monomills »

La singularité de cette nouvelle voiture ?

Il s'agit en fait d'une petite traction avant monoplace très maniable, équipée d'un moteur Panhard de 850 centimètres cube libérant 55 chevaux, et pouvant atteindre 175 km/h.

La singularité de la formule ?

Si le type de course est relativement classique (des essais chronométrés, suivis de deux manches éliminatoires, et une finale), son originalité réside dans le fait que :

- Les concurrents disposent tous du même modèle de voiture, cette fameuse « *Monomill* ».



- Les voitures sont tirées au sort à chaque course. Ce sont donc les qualités du pilotage qui sont mises en avant.

- Les concurrents sont des pilotes connus, mais également des amateurs débutants en compétition.
C'est donc - avant date - une formule de promotion.
- Le - grand - spectacle est privilégié.
Le circuit est réduit, ou parsemé de chicanes... et les éliminatoires relèvent parfois du stock-car. Le tirage au sort des voitures s'opère sur un damier géant et les conducteurs, à l'instar des jockeys, portent des casaques.

La première course de cette nouvelle formule a lieu le 25 avril 1954, sur le circuit de Montlhéry. Elle rencontre un véritable succès.

Dès lors, la « *Formule Monomill* », avec toute sa logistique (semi-remorque pour le transport d'une vingtaine de voitures, camion atelier...) va se produire de ville en ville (Albi, Aix-les-Bains, Comminges, Caen, Narbonne-Plage).

En 1955, outre Montlhéry et Angoulême, la « caravane » se déplace même au Sénégal (Dakar) et en Tunisie (22 Mai).

Alors, pourquoi - dans ce contexte - René Bonnet, outre le fait qu'il y habite, propose-t-il d'organiser un circuit et une course automobile à Ormesson ?

Un élément de réponse réside dans le fait que René Bonnet - ses ateliers de fabrication et ses bureaux de Champigny devenant trop petits - veut s'agrandir. Ormesson présente l'avantage d'être à proximité directe de Champigny, proche de Paris, et surtout situé en banlieue parisienne où sont implantés les fournisseurs du constructeur.

Il semble même que René Bonnet, par l'entremise de son vieil ami André Moynet (12) alors ministre, ait acheté à cet effet des terrains dans la commune. D'où, peut-être, l'idée d'un circuit et d'une compétition... à domicile.

En tout état de cause - la date de la course étant fixée pour le 8 mai - il fallait aller très vite.

Déjà lors de la première réunion du 30 janvier, il avait été demandé aux participants « *de bien vouloir, sans tarder, faire parvenir les listes de noms et adresses de personnes susceptibles d'adhérer au Club Automobile d'Ormesson, afin de les convoquer pour le 20 février 1955* ».

En mars, un courrier type à en-tête de la mairie d'Ormesson, cosigné « *Un des Vice-Présidents : René Bonnet* » et « *Pour le Comité, le Président, Olivier d'Ormesson* » est envoyé à un certain nombre de ces personnes (13).

Ce courrier annonce la création de l'A.A.R.C.O., ainsi que l'organisation d'une course de voitures « *dites Monomils* » à Ormesson-sur-Marne ».

C'est une adhésion à l'association qui est sollicitée :

« *Le montant de la cotisation annuelle a été fixé à 1000 francs [22,41 € (a)] et porté à 1300 francs [29,13 € (a)] pour les membres qui désireraient en outre être abonnés au journal « l'Action automobile et touristique » (14).*

« *Dans le cas où vous accepteriez de vous joindre à nous, nous vous serions reconnaissants de vouloir bien adresser les fonds à la Mairie d'Ormesson soit à : M. Olivier d'Ormesson, Président ou M. Rethacker, Trésorier, de notre Club...* ».

La Commission des Commerçants (15), quant à elle, se réunit le 7 mars 1955.
« *Le principe d'une quinzaine commerciale se terminant le jour de la course est adopté... Un tampon postal pourrait être envisagé remplaçant ou complétant au moment de la fête le tampon « Ormesson, son site, son (...), ses fêtes ».*

Par ailleurs, figurent notamment à l'ordre du jour l'idée d'une « *buvette avec casse-croute à l'intérieur du circuit... Restaurant, publicité dans le programme, pour Ormesson, Chennevières, St Maur (La Varenne) Champigny (à voir), Sucy... ».*

Tout semble donc se présenter au mieux.

Episode 2

Le report

Cependant, le compte-rendu d'une réunion tenue le 20 mai 1955 - à priori un comité de direction élargi (16) - indique à sa première ligne :

« *M. d'Ormesson fixe la date de la course au 4 septembre ».*

La course ne s'est donc pas tenue le 8 mai.

Et comme aucune explication particulière n'est apportée, il est donc probable que la décision d'un report ait été prise antérieurement.

Est-ce parce que les délais se sont avérés trop courts ?

En tout état de cause, cette réunion - du 20 mai - s'attache immédiatement à préciser certaines modalités de la course, notamment en matière de sécurité (le commandant de police Bonnet y participe) :

- « *La largeur de la route du circuit automobile doit être de 6m (en laissant 1m de chaque côté de la route).*
- *Pendant la durée du circuit 80 gardiens seront nécessaires + le personnel d'encadrement, pour les essais, il faudra prévoir 40 gardiens.*
M. le Cdt. Bonnet nous propose ces effectifs pour une somme environ de frs : 100. 000 [2 241,15 € (a)].
- *Pour le garage automobile, M. le Cdt. Bonnet nous propose, gracieusement, le concours des agents de police.*
- *M. d'Ormesson propose que les scouts de France assurent le gardiennage des automobiles (pour une somme qui sera fixée ultérieurement), ces scouts seraient, bien entendu, encadrés de quelques agents pour assurer l'autorité.*
- *La proposition de M. O. d'Ormesson est retenue et approuvée par le Cdt. Bonnet.*
- *M. le Cdt. Bonnet ne connaissant pas l'itinéraire du circuit, il propose de revenir avec quelques officiers pour reconnaître le terrain.*
- *Afin de ne pas payer la taxe sur les spectacles, il faut faire une demande de dérogation à quatre ministères.*
- *M. le Cdt. Bonnet nous rappelle que certaines précautions seront à prendre au sujet des vols de voitures et le risque d'incendie.*

- *Il y aura lieu de délivrer des « coupe-fils » aux riverains possédant des automobiles afin de ne pas exiger d'eux un droit de passage à chaque traversée de la commune ».*

Une étude financière portant sur les dépenses d'organisation est également présentée. Celles-ci sont estimées à 1 500 000 francs [33 617,27 € (a)] (17).

Les cotisations figurent également à l'ordre du jour :

- La cotisation annuelle des membres actifs est toujours fixée à 1000 francs [22,41 € (a)], plus 300 francs [6,72 € (a)] « d'abonnement à la Revue Automobile Touristique ».
- Apparaissent des cotisations pour des membres bienfaiteurs : 5000 francs [112,06 € (a)] et des membres honoraires : 2000 francs [44,82 € (a)].

Un changement dans la répartition des bénéfices - qui devaient exclusivement aller à la caisse des écoles - semble acté :

- *« Sur le bénéfice réalisé sur ce circuit, il est entendu que l'association automobile régionale du circuit d'Ormesson-sur-Marne verse 40% à la Société Française des Véhicules de Course ».*

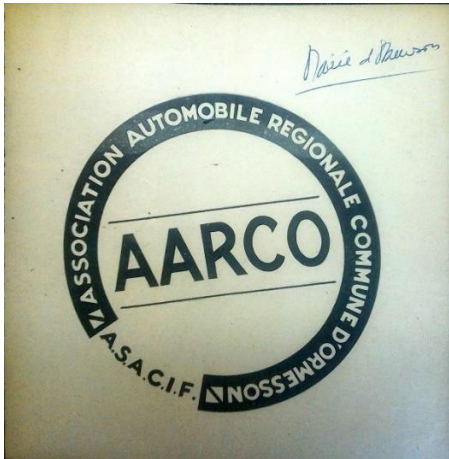
Un planning de travail est établi :

- *« M. Bonnet doit remettre à Mlle Huguet un modèle de bulletin d'adhésion qui sera transmis à la commission administrative afin d'en permettre l'impression rapide ».*
- *« La commission Administrative est chargée de se procurer le plus rapidement possible : Papier à en-tête, Cartes d'adhérent, Insignes.*



Papier à en-tête de l'A.A.R.C.O.

- « *La commission Publicité est chargée de s'occuper sans plus tarder des affiches en trois dimensions, des papillons autos des bandes, des billets d'entrée, des fanions automobiles, de la sonorisation (speaker, poste de relais etc...) ».*



Papillons autos

- « *En outre, une démarche devra être entreprise auprès du Ministère des P.T.T. afin de faire établir un tampon-cliché publicitaire sur le circuit ».*
- « *M. Bonnet demande une maquette du circuit pour faire insérer dans la presse, afin que les personnes prennent amplement connaissance de notre course et aient une idée exacte du circuit ».*
- « *M. Réthacker est chargé de l'ouverture d'un compte courants chèques postal ainsi que l'ouverture d'un compte à la Banque Régionale d'Escompte & de Dépôts à Champigny.*
MM. d'Ormesson, Aubertin auront signature et délégation de signature sera donné à M. Réthacker ».

Enfin :

- « *Après la réunion des commissions et les résultats obtenus par chacune d'entre elles, il y aura lieu de se réunir en une Assemblée Générale dans les premiers jours de Juin ».*

M. Lucas (19) est en charge de contacter des agences de publicité.

Six jours plus tard (le 26 mai 1955), la commission des commerçants est réunie.

Des bals publics « *la veille du circuit* » sont prévus :

- « *Sur proposition de Monsieur d'Ormesson et pour favoriser tous les débitants de la commune il sera organisé trois bals publics à la charge du comité du circuit (cout environ 60 000 f) [1344,69 € (a)].*
1^e Un bal au marché du Châtelet.
2^e Un bal au carrefour [de la] rue du centre [et de] l'avenue général de Gaulle, ou au marché du Centre.
3^e Un bal au carrefour [de la] rue Danielle Casanova [et de] la rue du Clos, ou mieux, pour ne mécontenter personne au carrefour [de la] rue Emmanuel Ormesson [et de la] rue de Epargne ».

Sont évoqués « *Affiches, programmes, tracts etc* ».

Sont débattues la question des buvettes à l'intérieur du circuit, celle de la quinzaine commerciale et celle de la billetterie.

Des réserves sont cependant apportées :

- « *Buvette : La commission décide de consulter dans un délai de 10 jours c'est-à-dire vers le 5 juin tous les commerçants de la commune pour dénombrer les candidats éventuels. Un prix de place minimum leur sera demandé en se basant sur le nombre d'entrées et la recette de fêtes 1953* ».
- « *Quinzaine commerciale. La commission proposera une quinzaine commerciale aux commerçants d'Ormesson. Si nous ne pouvons obtenir 50% de candidats le projet sera abandonné* ».
- « *Vente des billets d'entrée. La commission décide de contacter les commerçants pour la vente des billets d'entrée (principe d'un pourcentage à déterminer avec le comité du circuit)* ».

Il est décidé que :

« *Messieurs Flamand et Carbonnet se chargeront de contacter l'ensemble des commerçants de la commune et des environs pour :*

- *Collecter des adhésions à l'Association Automobile.*
- *L'organisation éventuelle d'une quinzaine commerciale* ».

Enfin :

« *Au sujet de l'organisation du circuit et bien que cette question paraisse en dehors des attributions des commerçants la commission pense qu'il serait souhaitable afin de placer le maximum de public sur le circuit, d'utiliser à cet effet les prés, côté Noiseau, la vue embrassant de cet endroit l'ensemble de la course* ».

Le 9 juin 1955, le Maire d'Ormesson revient sur la construction nécessaire du raccordement entre la route de Sucy et le bout de la rue d'Amboile.

Il écrit au directeur de la société Colas pour lui confirmer la décision de la municipalité de lui confier ces travaux, avec cependant un devis revu en hausse de 350.000 francs par rapport à l'estimation initiale, soit 3.350.000 francs [76 677,66 € (a)].

Il l'informe par ailleurs que suite à divers entretiens et conversations téléphoniques qu'il vient d'avoir « *avec la Direction de la Société « La Shell »... il demeure bien entendu que la commune d'Ormesson n'aura à verser que la moitié du montant de la dépense, soit 1.675.000 francs, le règlement de l'autre moitié devant faire l'objet d'une conversation entre cette Société et la vôtre* ».

Considérant que même cette moitié constituerait une « *très lourde charge... entièrement imputée sur le budget ordinaire de cette année* », il lui demande s'il lui « *était possible d'accepter que le versement fût fait en deux parties égales, la première moitié étant payée à la fin des travaux, la seconde avant le 31 décembre, sur le budget additionnel... Je me permets de vous rappeler que votre lettre du 17 février nous laissait espérer un arrangement de ce genre* ».

Il lui précise enfin que les travaux « *devront être terminés au plus tard le 15 Aout* ».

Episode 3

L'abandon « momentané » du circuit d'Ormesson.

La fin de l'aventure des « Monomills ».

Presque un an plus tard, le début du procès-verbal d'une assemblée tenue le 6 mai 1956 (20) résonne comme un coup de tonnerre !

« M. d'Ormesson ouvre la séance en exposant la situation de l'A.R.R.C.O. qui n'a eu aucune activité en 1955. Vu la nouvelle réglementation des courses automobiles, beaucoup plus sévère qu'en 1955, la création d'un circuit qui exige de gros travaux fort onéreux, les « vagues promesses » des organismes auxquels nous nous sommes adressés, nous amènent à abandonner notre projet de circuit automobile, momentanément, dans la commune ».

Ce renoncement momentané - mais qui, de fait, sera définitif - nécessite une tentative d'explication :

- La « *nouvelle réglementation des courses automobiles* » fait suite à l'épouvantable accident qui a eu lieu le 11 juin 1955 pendant les « *24 heures du Mans* ».

Suite à un accrochage avec un autre concurrent, une voiture, celle de Pierre Levegh (qui est également un participant aux courses de « *Monomills* »), franchit à plus de 200 km / heures les protections, ce qui provoque un dramatique bilan de 84 morts et 120 blessés.

La nouvelle réglementation impose des sévères normes de sécurité pour les circuits... d'où la nécessité de « *gros travaux fort onéreux* » ... et la prise de distance des sponsors contactés (dont probablement la société Shell).

Mais ce renoncement a aussi probablement d'autres explications :

- Les courses de « *Monomills* » organisées par René Bonnet sont, elles aussi, à l'instar de toutes les autres, stoppées. Elles ne reprendront pas.

Faute de recettes, c'est la faillite du dispositif.

Intervient également en 1956 une hausse des carburants due à la crise pétrolière de Suez, suite à la nationalisation du canal.

Le camion atelier, les voitures monoplaces, le semi-remorque géant pour leur transport sont vendus. Sur ce dernier, était inscrit :

« Les gros chiens aboient, les petits Monomill passent ».

Mais c'est terminé, ils ne passeront plus !

- Et puis René Bonnet décide - au final - de ne plus agrandir son entreprise à Ormesson.

Nouvellement associé à la société « *Matra* », qui lui fournit des carrosseries en plastique fabriquées dans son usine de Salbris, il choisit, pour la construction de ses cabriolets « *Le Mans* », d'installer une usine à Romorantin, proche, et qui, par ailleurs, lui offre des facilités (primes de décentralisation, nouveaux logements H.L.M...).

Episode 4

L'« A.A.R.C.O. » en sursis.

Un rallye-parachute.

Lors de cette réunion du 6 mai, M. Réthacker « *communiqua la situation financière de l'A.R.R.C.O.* » (21).

Fort de 75 cotisations (plus un don), et pratiquement exempt de dépenses significatives - ce qui démontre l'inactivité de l'association - le compte financier de l'A.R.R.C.O. se révèle excédentaire de 74 255 francs [1598,77 € (a)].

Une nouvelle idée est avancée en lieu et place de la réalisation d'un circuit automobile et d'une course de « *Monomills* » :

« *M. d'Ormesson propose un rallye (genre course au trésor) dont l'arrivée serait fixée dans la journée du 8 juillet, fêtes de la Commune* ».

Car il ne peut s'agir d'un rallye classique homologué :

« *M. d'Ormesson donne la parole à M. Bonnet qui rappelle les faits auxquels nous sommes obligés de nous tenir pour la réalisation d'un rallye automobile de régularité.*

- *Retenir une date au calendrier automobile.*
- *Déposer une demande un an avant la date fixée.*
- *Force de police, sécurité routière (M. Coulon donne un prix approximatif de Frs : 200 000) [4306,17 € (a)].*
- *Concurrents licenciés... etc... ».*

René Bonnet - donc toujours présent et actif au sein de l'association - « *est d'accord avec la proposition de M. d'Ormesson en ce qui concerne l'organisation d'un rallye amical* » ...

« *M. d'Ormesson rappelle les facilités régionales qui sont offertes pour ce rallye : monuments historiques, pleine saison de « Son & Lumière », etc...*

Il est évident que pour participer à ce rallye, il faudrait être membre de l'A.R.R.C.O. ou de l'A.C.I.F.

M. d'Ormesson rappelle que si nous ne donnons pas une activité à l'A.R.R.C.O., il est inutile de continuer ou d'abonder dans ce sens, mieux vaut une dissolution de l'Association. Il est proposé le maintien de l'A.R.R.C.O. aux membres présents (à main levée) : l'unanimité est accordée ».

Un comité « *pour l'étude de ce rallye* » est constitué (22), et se réunit le 11 mai 1956, avec pour ordre du jour : « *Règlement du parcours - Itinéraire - Prix - Attribution de chacun* ».

Le procès-verbal de la réunion du comité du 11 mai ne figure pas dans les archives de l'association, mais des précisions sont apportées dans un courrier qui en rend compte - adressé aux membres - signé par « *Le maire, Conseiller Général, Olivier d'Ormesson* » :

« *J'ai l'honneur de porter à votre connaissance les décisions qui ont été prises lors de la réunion du Comité de l'A.A.R.C.O. qui s'est tenu le 11 Mai, à la Mairie.*

Il a été décidé de prévoir un rallye le 8 juillet qui partira d'Ormesson et arrivera dans le parc du Château au milieu de la fête. Ce rallye aura pour objet de rechercher de petits parachutes qui seraient lancés d'un avion au-dessus d'un terrain choisi à l'avance.

M. Bonnet sera chargé d'emmener le peloton des concurrents et de les lâcher lorsque l'avion survolera le terrain. A ce moment-là, les concurrents devront s'efforcer de suivre le même parcours que l'avion qui lancera à un moment déterminé les petits parachutes portant des cartons avec un numéro. Ces cartons permettront à ceux qui les auront trouvés de gagner un prix.

M. Vidal, Préfet de Seine et Marne, a bien voulu nous donner l'autorisation de lâcher les parachutes au-dessus de son département, sous la réserve qu'ils ne tombent pas dans des récoltes de céréales.

M. Fricourt m'a fait savoir qu'il avait un pilote et un avion à mettre à notre disposition.

Il reste donc à fixer les modalités du rallye, le taux d'inscription, et ensuite de lui donner la publicité nécessaire dans la presse.

Le Comité de l'A.A.R.C.O. se réunira le Vendredi 25 Mai à 21 heures, à la Mairie.

Vous êtes cordialement invité à cette réunion dont l'ordre du jour sera le suivant :

- *Taux d'inscription au rallye*
- *Délai d'inscription*
- *Organisation pratique*
- *Parcours ».*

C'est Auguste Beylich qui préside le Comité du 25 mai (23), Olivier d'Ormesson étant « retenu à Versailles », probablement par ses fonctions de Conseiller général.

« Les membres présents procèdent à l'étude du rallye « Parachute » et les clauses suivantes sont définies :

- *Heure de départ du rallye (parc du château) : 14 h 30.*
- *Distance du parc au point de chute des parachutes : 40 Km. Maximum.*
- *Temps nécessaire : 2 heures.*
- *Lâché des parachutes : entre 15 h 30 et 16 h.*
- *Retour au parc du château (porte de Noiseau, fer à cheval) : 3/4 d'heures environ.*
- *Fermeture du contrôle : 10 heures.*

Les inscriptions à ce rallye se feront par invitation. Les prix des inscriptions pour ce rallye sont fixés à :

Autos

Membres de l'A.A.R.C.O. Frs : 750 [16,15 € (a)].

Non Membres Frs : 1 000 [21,53 € (a)].

Par passager Frs 100 [2,15 € (a)].

Motos. Scooters

Membres de l'A.A.R.C.O. Frs : 300 [6,46 € (a)].

Non Membres Frs : 500 [10,77 € (a)].

Par passager Frs : 100 [2,15 € (a)].

De plus, il faut commander le plus rapidement possible : Les insignes de l'A.A.R.C.O., les brassards, les banderelles à coller sur les autos.

Il est bien entendu que M. Bonnet se chargera d'emmener le peloton des concurrents jusqu'à la route de Pince-Vent tout en leur faisant faire un circuit à son idée. Le Comité d'organisation rappelle qu'il se réserve le droit de refuser un concurrent sans en communiquer le motif. M. Capon nous communique l'immatriculation de l'avion : B.F.M.C. couleur jaune...

P.S. Un communiqué de presse a été remis à M. Bonnet qui se charge de la faire parvenir à l'Action Automobile & Touristique ».

La réunion suivante est fixée au vendredi 1^{er} juin.

Episode 5

Dénouement

En ce qui concerne l'A.A.R.C.O.

La réunion du 1^{er} juin s'est-elle tenue ? Le rallye « *Parachute* » a-t-il eu lieu ? Malheureusement, le dossier conservé aux archives départementales du Val de Marne est muet sur la suite - s'il y en a eu une.

En l'état actuel de la recherche et des témoignages encore existants, il n'est pas possible de le savoir.

Ce qui est certain, c'est que l'Association Automobile Régionale du Circuit d'Ormesson sur Marne. (A.A.R.C.O.) n'a plus donné signe d'activité.

C'est donc la fin de sa courte et curieuse histoire...

Mais évidemment pas celle de ses principaux protagonistes.

En ce qui concerne Olivier d'Ormesson.



Olivier d'Ormesson

En sus de ses fonctions de maire d'Ormesson, il poursuit une véritable carrière politique :

- Au niveau de ses mandats locaux, il siège au Conseil Général de Seine et Oise jusqu'en 1967, puis - après la création des nouveaux départements en région parisienne - dans celui du Val-de-Marne, jusqu'en 1999. Il est également - de 1976 à 1980 - conseiller régional d'Ile-de-France.

- Elu en 1958 député de la circonscription de Villeneuve-Saint-Georges, il siège à l'Assemblée Nationale jusqu'en 1962.
Réélu en 1986, il en démissionnera aussitôt afin de rester parlementaire européen.
 - Il devient en effet député européen en 1979 et le demeurera jusqu'en 1989.
- Il décède le 24 octobre 2012 (1).

En ce qui concerne René Bonnet

Son « *Coach D.B.* » remporte des victoires aux 24 heures du Mans (1956... 1959, 1960), aux Mille Miles des Etats Unis (1956 et 1957), et est présenté comme « *La voiture qui fait triompher les couleurs françaises dans le monde* ».



René Bonnet reçoit la Légion d'honneur en juillet 1960.

A l'occasion des Salons de l'Automobile de 1961, il s'entretient avec le Général de Gaulle.



Le général de Gaulle et René Bonnet

Aux 24 Heures du Mans de cette année, André Moynet, encore député, est au volant une de ses automobiles « *D.B.* ».

En 1962, René Bonnet, sous sa propre marque, crée une nouvelle voiture de course, le « *Djet* », avec l'intention d'en sortir un modèle commercial.

Jean-Pierre Beltoise, alors champion motocycliste, devient en 1963 l'un de ses pilotes. Sa première course aura lieu aux « *Routes Du Nord* » (numéro 25) avec Georges Bonnet (24).



Jean-Pierre Beltoise et Georges Bonnet

En 1964, le coupé « *Djet* » semble beaucoup intéresser le célèbre acteur américain Steve Mc Queen.



Steve Mc Queen et René Bonnet

Mais de fait, la grande espérance de René Bonnet, c'est de pouvoir fabriquer une voiture de « *Formule 1* » française.

Pour cela, il va d'abord faire des tentatives coûteuses - et malheureuses - en « *Formule 2* ».

Il va s'endetter, et au final, devra céder en 1964 son entreprise à son principal actionnaire, la société « *Matra* ».

En 1965, « *Matra* » offre au cosmonaute soviétique Youri Gagarine, premier homme à avoir effectué un vol dans l'espace, un coupé « *Djet* », rebaptisé pour l'occasion : « *René- Bonnet - Matra Djet* ».

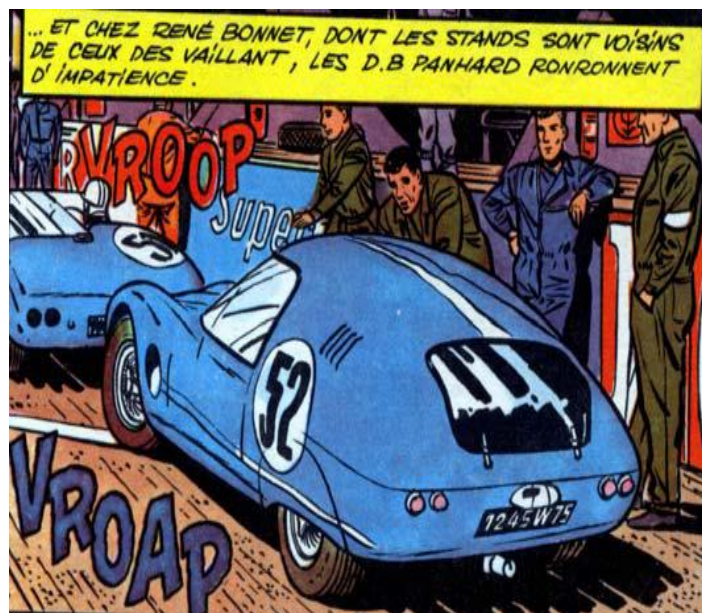


Youri Gagarine

C'est « *Matra* » qui construira en 1967 la première « *Formule 1* » française.

Enfin, René Bonnet et ses voitures sont également représentés dans des bandes dessinées comme Spirou, Pilote, Tintin...

Michel Vaillant, célèbre héros de Jean Graton « *laisse volontiers la victoire à son ami Bonnet et ses méritantes DB* ».



Michel Vaillant

René Bonnet meurt le 13 janvier 1983, à 78 ans, dans un accident de la circulation.

Une plaque commémorative a été apposée à Champigny, en 1986, à l'endroit où se trouvait son garage, une autre en 2004, sur sa maison natale à Vaumas, dans l'Allier (25).

Il était - je cite son principal biographe, Dominique Perruchon :

« ... le chaînon entre l'époque des pionniers et l'automobile moderne ».

Epilogue

En guise de conclusion provisoire.

Le projet « *Monomills* » pouvait-il trouver une place parmi les formules de courses automobiles de l'époque.

Certes il a été pénalisé par des circonstances extraordinaires (l'accident du Mans, la crise pétrolière...).

Ces « *mini-bolides* » et ces « *mini-courses* » pouvaient-ils être économiquement viables ?

La suite a montré que René Bonnet - malgré quelques réussites - développera des projets qui n'aboutiront pas plus... Il n'est pas un gestionnaire...

Le projet d'un « *mini-circuit* » automobile, même temporaire, à Ormesson, vu d'aujourd'hui, semble plutôt extravagant.

L'était-il, dans le contexte décrit, à l'époque ?

Probablement pas au vu de tous ceux qui se sont rassemblés autour du projet, pour le moins au début.

Car même si c'est René Bonnet qui propose de créer un « *Club Automobile* », il est indéniable que l'A.A.R.C.O., est essentiellement portée par les élus municipaux ormessonnais.

Ce qui frappe d'ailleurs d'emblée, c'est leur nombre !

Sur vingt et un élus municipaux, seize participent à l'association, avec à leur tête Olivier d'Ormesson et ses deux adjoints (26). Ils en occupent la présidence et quatre des six vice-présidences. La plupart d'entre eux sont par ailleurs investis dans les commissions et certains les président, ce qui montre leur niveau de mobilisation.

Ils représentent 22% des 75 cotisants.

C'est Eugène Réthacker (27), proche parmi les proches d'Olivier d'Ormesson, qui tient les comptes de l'association.

Les commerçants - qui forment une commission spécifique (environ dix participants) - sont également actifs (quinzaine commerciale, buvettes, bals, vente des billets) ... même si c'est parfois avec une certaine prudence.

Les professions de santé sont présentes, notamment au sein de la commission de sécurité (28), ainsi que des enseignants, des sportifs (29)...

Enfin, le siège social est en mairie d'Ormesson, les réunions s'y tiennent, le papier à en-tête de l'association s'y réfère, ...

C'est Olivier d'Ormesson qui est à la manœuvre !

Les motivations mise en avant sont les bénéfiques que pourraient en tirer les finances de la « Caisse des Ecoles ».

En tout état de cause, Olivier d'Ormesson mesure certainement la notoriété - à ce moment - des « Monomills ». Il croit au circuit, à l'intérêt que cela pourrait représenter pour la commune... et peut-être pour sa carrière politique.

Il y met donc les moyens !

Après la grande désillusion liée à l'abandon du projet, est-il encore fondamentalement attaché à l'A.A.R.C.O. ou aux courses automobiles ?

Probablement pas, même si au final, il propose - en solution de secours - un rallye amical, genre course au trésor.

En ce qui concerne les rallyes.

Il y en aura d'organisés par la suite à Ormesson : Des rallyes-touristiques, des rallyes-promenades, au travers de la Seine-et-Marne, de la Brie... à « destination inconnue » ... avec énigmes à résoudre, jeux-surprises, dîner, récompense aux vainqueurs (30) ... Mais sans avion et parachutes.

En ce qui concerne l'abandon provisoire (!) du circuit d'Ormesson.

L'abandon de courses en circuit dans la commune sera définitif...

Quoique, le 30 juin 1957... du côté du château !

FEDERATION FRANÇAISE DE
STOCK-CARS
37 RUE DU LOUVRE
DANS LE MAGNIFIQUE PARC
DU CHATEAU D'ORMESSON
DIMANCHE 30 JUIN
1957 15 HEURES
5 COURSES
AU PROFIT DE LA
CAISSE DES ECOLES D'ORMESSON
organisées sous le contrôle
sportif de la F.F.S.C.



30 COUREURS • 30 VOITURES • 5 COURSES
AVEC LES CASSE-COU DU CINEMA, DE LA BOXE ET DU CYCLISME
ROLAND TOUTAIN - TOTO GRASSIN
ROBERT CHARRON
& TOUS LES AS DE BUFFALO

PRIX DES PLACES : Pelouse 400 frs. Réservée 600 frs
ON PEUT RETENIR SES PLACES A LA MAIRIE D'ORMESSON A PARTIR DU VENDREDI 19
PARKING AUTO ET MOTO PAYANT ET GARDE

MOTINS D'ACCES
C.A. MAIRIE Paris de Vincennes - Chateau d'Ormesson, 30 km de St Maurice.
CARTY BRARD - La Halle, Boulevard Baudouin, 13, quai de St Maurice.
S.N.C.F. Paris-Bordeaux - Le Village, terminus pour Chateau d'Ormesson.
RETOURS ASSURES

Hafa Jugez-la ! Jugez-la !
une seule goutte, mais...
Le dépôt Ormesson 1957
Affiche annonçant des courses de stock-cars dans le parc du château, au profit de la Caisse des Ecoles (1957)
49 42

Gilbert Cédot

Annexe explicative complémentaire.

(1) **Olivier d'Ormesson**

Sources : Base de données de l'Assemblée Nationale et Who's Who in France.

(2) **Etaient présents** : MM. Aubertin, Aunis, Baffoux, Barrez, A. Beylich, D. Beylich, Bodin, Bonnet, Bonvoisin, Borrel, Mme Bouffinier, MM. Bréa, Bugno, Carbonnet, Chappe, Chemorin, Corvi, Coulon, Delcher, Dr. Deplus, Flamant, Gobert, Hamon, Melle Huguet, MM. Langrognet, Lejeune, Lucas, Martin, Miet, Melzassard, d'Ormesson, Perroche, Pflimlin, Rebillon, Réthacker, Richard, Rousseau, Sandeyron, Trébuchet, Mme Winand.

Absents excusés : MM. l'Amiral Caillart, Denize, Douessin, Emmanuelli.
(Compte-rendu de la réunion du 30 janvier 1955).

(3) **Composition du comité provisoire** :

Présidents d'honneur : M. le Préfet de Seine et Oise. Le Comte Wladimir d'Ormesson, Ambassadeur de France auprès du Saint-Siège. M. l'Amiral Caillart.

Vice-Président d'honneur : ~~M. d'Ormesson, Maire d'Ormesson, Président de la Caisse des écoles.~~

Présidents actifs : ~~M. Bonnet.~~ M. d'Ormesson. M. Lucas, Conseiller technique.

Vice-Présidents : MM. Aubertin, A. Beylich, Dr. Deplus, Richard, Pflimlin, Potzi (*). M. Bonnet [Rajouté].

Trésorier : M. E. Réthacker.

Trésorier adjoint : M. Lejeune.

Secrétaire général : M. Trebuchet.

Secrétaire Général Adjoint : Mme Flamant.

Secrétaire : Melle Huguet.

(*) Ne figure pas parmi les présents.

(Compte-rendu de la réunion du 30 janvier 1955).

(4) **Composition du comité de direction**, « élu à l'unanimité par vote à mains levées » :

Présidents d'honneur : M. le Préfet de Seine et Oise. Le Comte Wladimir d'Ormesson, Ambassadeur de France. M. l'Amiral Caillart.

Vice-Présidents d'honneur : ~~M. d'Ormesson, Maire d'Ormesson, Président de la Caisse des Ecoles.~~ MM. les Maires des Communes de Chennevières, Sucy-en-Brie et Noisau.

Président actif du Comité de Direction : M. ~~Bonnet.~~ d'Ormesson.

Conseiller technique : M. Lucas.

Vice-Présidents : MM. Aubertin, Beylich, Richard, Pflimlin, ~~Potzi~~, Dr. Deplus. M. Bonnet [Rajouté].

Trésorier Général : M. Réthacker. Adjoint : M. Lejeune.

Secrétaire Général : M. Trebuchet. Adjoint : Mme Flamant.

Secrétaire : Melle Huguet.

(Compte-rendu de l'assemblée générale constitutive du 20 février 1955).

(5) **A propos de la présidence de l'association** :

Les procès-verbaux dactylographiés de ces deux réunions révèlent que le « *Comité provisoire* », devenu « *Comité de Direction* » de l'association constituée avaient comme « *Président actif* » M. René Bonnet, Olivier d'Ormesson étant « *Vice-président d'honneur* ».

Ce qui est confirmé par les signatures figurant sur les statuts déposés le 7 mars 1955.

Mais le 2 mars 1955, lors de la réunion du Comité de Direction de l'association, c'est Olivier d'Ormesson qui est indiqué comme président, et désigné comme tel pour l'ouverture d'un C.C.P.

(Extrait du procès-verbal de la réunion du comité de direction du 2 mars 1955).

Curieusement, les deux premiers procès-verbaux sont - manuellement - rectifiés dans ce sens.

(6) Commissions du Comité de Circuit, en charge « d'organiser la course elle-même » :

Commission administrative : MM. Aubertin, Lejeune, Vincon (*), Martin, Borrel, Mme Bouffinier, M. Réthacker, Trebuchet.

Commission Presse-Publicité : MM. Beylich A, Gobert, Miet, Girard, Rousseau, Denize, J.Ph. Rethacker (*).

Commission Matériel : MM. Richard, Bonvoisin, Mme Winand, MM. Delaire (*), Emanuelli, Bugno, Melzassard, Corvi, D. Beylich.

Commission de Sécurité : MM. Dr. Libert, Dr. Deplus, Chemorin, Aunis, Lt Garnier (*), Faucher (*), Perroche, Baffoux (Commissaire de Police) Coulon.

Commission des Commerçants : MM. Pflimlin, Bodin, Possien, Brousse (Ecu de France) (*), Carbonnet, Chassenez (*), Flamant, Langrognet, Rebillon, Schnachner (*).

Commission Sportive : MM. Banq (*), Menard (*), Hamon, Barrez, Brea R. Delcher, Lecornu (*), Douessin, Sandeyron, Potzi, Bonnet [Rajouté].

(*) Ne figure pas parmi les présents.

(Compte-rendu de la réunion du 30 janvier 1955).

(7) Commissions de l'assemblée générale :

Commission administrative : MM. Aubertin, Lejeune, Vincon, Martin, Borrel, Mme Bouffinier, M. Réthacker, Trebuchet.

Commission Presse-Publicité : MM. Beylich, Gobert, Miet, Girard, Rousseau, Denize, J.Ph. Réthacker.

Commission du Matériel : MM. Richard, Bonvoisin, Winand, MM. Delaire, Emanuelli, Bugno, Melzassard, Corvi, Beylich D. Contremoulins.

Commission de Sécurité : MM. Dr. Deplus, Dr. Libert, MM. Baffoux, Coulon, Chemorin, Aunis, Lt Garnier, Faucher, Perroche, Mme Winand.

Commission Sportive : MM. Potzi, Banq, Menard, Hamon, Barrez, Brea René, Delcher, Lecornu, Douessin, Sandeyron, Juste.

Commission des Commerçants : MM. Pflimlin, Bodin, Possien, Brousse, Langronet, Carbonnet, Schnachner, Rebillon.

Ces 6 Commissions devront être présidées par les 6 Vice-Présidents du Comité de Direction.

(Compte-rendu de l'assemblée générale constitutive du 20 février 1955).

(8) Extraits des Statuts :

Siège : Mairie d'Ormesson S/Marne (Seine et Oise)

I Objet et Composition de l'Association.

Article 1^{er}. L'Association dite « Association Automobile Régionale du Circuit d'Ormesson-sur-Marne » a pour objet l'encouragement au sport automobile. Sa durée est illimitée.

Elle a été déclarée à la Préfecture de Seine et Oise sous le n° 2811 le 7 mars 1955. (J.O. du 24 mars 1955).

Article II. Les moyens d'action de l'Association sont la tenue de l'Assemblée périodique, la publication d'un bulletin, les séances d'entraînement, les conférences et cours sur les questions sportives et, en général, tous exercices et toutes initiatives propres à la formation physique et morale de la jeunesse. L'Association pourra prendre une licence de concurrent pour tous ses membres. L'Association s'interdit toute discussion ou manifestation présentant un caractère politique ou confessionnel.

(9) A.S.A.C.I.F. ou A.S.- A.C.I.F. : Association Sportive de l'Automobile de l'Ile de France.

(10) René Bonnet.

Carrière de pilote (1939-1955) :

Personnellement au volant, René Bonnet termine deuxième du Grand Prix des Frontières en 1939, et quatrième la même année au cours du Bol d'or automobile. L'année précédente, il a pu disputer les 12 Heures de Paris en équipe avec Charles Deutsch, mais les deux hommes n'ont pas terminé la distance. Les hostilités finies, Bonnet reprend le volant en 1946. En 1952, il est septième et treizième - car incorporé dans deux équipages - lors des 12 heures de Sebring sur des voitures DB, puis deuxième du Grand Prix GT de Roubaix - derrière Maurice Trintignant sur Gordini T15S 1,5 L. - puis de nouveau lors des Coupes d'Automne dans la course des 2 L. En 1953, il participe encore aux 12 Heures de Sebring (11^e cette fois sur D.B. HBR Panhard avec encore l'un des frères Morehouse -Wade-, la voiture étant engagée par Hobart Cook, équipier l'année précédente), puis il remporte enfin le Grand Prix de Roubaix, termine deuxième du Grand Prix GT de Caen, et il finit cinquième du Tour de France automobile avec Marc Gignoux. Il participe sept fois consécutivement aux 24 Heures du Mans avec ses voitures de 1949 à 1955 (10^e en 1954), puis il cesse toute compétition à 51 ans pour se consacrer exclusivement à ses affaires.

Succès :

Le palmarès sportif est estimé à environ un millier de victoires dont :

- Aux 24 Heures du Mans : 5 victoires à l'indice de performance, 1 victoire au rendement énergétique, 4 coupes biennales, 6 victoires de classe ;
- Aux Mille Miles en Italie : 7 victoires ;

- Aux 12 Heures de Sebring aux États-Unis : 6 victoires ;
la firme D.B. gagne en 1958 le championnat du National Sport Car Club of America ;
- Tourist Trophy en Grande-Bretagne : 2 victoires ;
- Circuit d'Auvergne : 5 victoires ;
- Tour de France automobile : 6 victoires ;
- Rallye Monte-Carlo : 2 victoires ; etc.

(Source : Wikipédia).

(11) **Charles Deutsch.**

Polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, Charles Deutsch participera également - avant-guerre - à quelques courses comme pilote.

Pris par d'autres chantiers, sa collaboration avec René Bonnet se ralentira progressivement. Il en restera néanmoins associé jusqu'en 1962.

Il travaillera ensuite - dans le domaine de la grande vitesse (aérodynamique, effet de sol...) - avec plusieurs constructeurs automobiles (Panhard, Peugeot, Porsche, Ligier), avant de terminer sa carrière comme directeur des courses des 24 heures du Mans (de 1969 à 1980).

(12) **André Moynet.**

Glorieux pilote de chasse de la « France Libre » pendant la seconde guerre mondiale, André Moynet siège à l'Assemblée Nationale - entre 1946 et 1967 - en tant que député de Saône et Loire. De novembre 1954 à février 1955, il est même membre du gouvernement, comme Secrétaire d'État, chargé de coordonner l'action gouvernementale en faveur de la jeunesse.... Ce qui ne l'empêche pas de participer à des courses automobiles - en l'occurrence, aux 24 heures du Mans 1953 - où il termine premier, avec René Bonnet de la catégorie 501 à 750cc au volant de la D.B. Panhard n° 57.

(13) « Père **Jonel Chyriacos** » et « fils Antoine Chyriacos » figurent parmi ces personnes destinataires. Leurs noms sont inscrits en marge d'un de ces courriers, en date du 11 mars 1955.

Jonel Chyriacos est un jockey célèbre. Mais il est surtout, à cette époque, entraîneur vedette de chevaux de courses de trot, vainqueurs de nombreux prix. Il a créé et installé à Ormesson un centre d'entraînement de grande renommée, le domaine de « Pincevent », « digne en tous points des grandes écuries de Chantilly ».

(Article de Henry Thétard dans la Revue des deux Mondes. 1951).

« Il a amené au trot des propriétaires du galop... où l'on pouvait voire au sulky l'Aga Khan, Rothschild, Wesweler et bien d'autres. Il apportait une élégance. C'était un visionnaire cultivé et d'un abord très facile, véritable puits de science dès qu'il s'agissait du trot mondial ».

(Interview de François Brohier, président de l'association des Seniors des Courses. Site « Femme cheval passion »).

« Il avait 100 chevaux à l'entraînement, repartis dans des petites cours de 15 ou 20 chevaux avec un homme pour trois ou quatre chevaux et un chef de cour

(premier garçon), deux maréchaux-ferrants à demeure, un manège pour sortir les chevaux. Et il faisait fabriquer ses propres sulkies, ses road-cars, tout ! ».

(« Le Trot. Trot Infos ». Entretien avec Roger Baudron. 2017).

Une course hippique de trot attelé, le « Prix Jonel Chyriacos » existe toujours à Vincennes. La dernière a eu lieu le 9 septembre 2021.

(14) **l'Action automobile et touristique** (A.A.T.) se revendique « La plus importante revue spécialisée d'Europe éditée sous le patronage de l'Automobile-Club de France et de 56 clubs régionaux ».

Courrier adressé le 16 mai 1955 à « Monsieur d'Ormesson, président du Comité de Direction de l'A.A.R.C.O., mairie d'Ormesson » :

« Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 15 courant, et du mandat de la somme de 16 200 francs. Nous vous remercions pour l'intérêt que vous portez ainsi que les membres du Club Automobile d'Ormesson, créé sous l'impulsion de Mr Bonnet, à l'Action Automobile. Nous sommes heureux de vous faire connaître que le numéro de Mai de l'Action Automobile sera adressé, comme vous nous le demandez, à tous les sociétaires portés sur votre première liste » ...

(15) **Commission des Commerçants**. Réunion du 7 mars 1955.

Sont présents : Pfmilin, Carbonnet, Langrognet, Rebillon, Schachner, Possien, Flamand.

(16) « **Réunion du 20 mai 1955**.

Sont présents : M. le Cdt. Bonnet, MM. Lucas, Bonnet, O. d'Ormesson, Denize, Aubertin, Rethacker, Lejeune, Pfmilin, Possien, Vinçon, Lejeune, Flammand, Trebuchet, Dr. Deplus, D. Beylich, Mme Flammand, Mlle Huguet ».

(17) **Etude financière** (a).

Tribunes.....	frs	350 000	[7 844,03 €]
Passerelle.....	frs	150 000	[3 361,73 €]
Police (y compris garage autos).....	frs	120 000	[2 689,38 €]
Assurances : 8.000 frs par voiture sur piste (12 voit.)	frs	100 000	[2 241,15 €]
Assurance tous risques.....	frs	50 000	[1 120,58 €]
Prix accordés aux pilotes.....	frs	300 000	[6 723,45 €]
Pompiers.....	frs	20 000	[448,23 €]
Clôture (Manutention, paille).....	frs	50 000	[1 120,58 €]
Clôture location.....	frs	75 000	[1 680,86 €]
Manutention clôture.....	frs	25 000	[560,29 €]
Réception.....	frs	80 000	[1 792,92 €]
Imprévus.....	frs	100 000	[2 241,15 €]
	Total	frs	1 500 000 [33 617,27 €]

(18) **Commission des Commerçants**. Réunion du 26 mai 1955.

Présents : Bodin, Flamand, Rebillon, Schachner, Langrognet, Pfmilin.

(19) **Jean Lucas** est présent aux réunions précédentes. Il figure comme

« Conseiller technique » du président. Pilote de course à l'époque connu, un temps directeur sportif de l'écurie « Gordini », il fait partie avec René Bonnet et

Charles Deutsch de l'organisation des courses de « Monomills ». Il deviendra fondateur en 1962 du mensuel « Sport Auto ».

(20) **Réunion du 6 mai 1956.**

Etaient présents : M. O. d'Ormesson. M. Flamand. Mme Fland. Mme Winand. MM. Beylich. Pambrun. Richard. Lejeune. Audisio. Montalenti. Denize. Delcher. Carbonnet. Coulon. Pereira. Trebuchet. Bonnet. Aubertin. Réthacker. Fricourt. Douessin. Lecuyer. Coulon. Rousseau. Ménard. Mlle Huguet.

Absents excusés : MM. Hamon. René Brea.

(21) **Situation financière de l'A.R.R.C.O. au 6 mai 1956 :**

Recettes :

75 cotisations à 1.000 Frs	75 000 Frs	[1614,81 € (a)]
57 abonnements à 300 Frs	17 100 Frs	[368,18 € (a)]
1 don	3.700Frs	3 700 Frs [79,66 € (a)]
		Frs : 95 800 [2062,65 € (a)]

Dépenses :

57 abonnements + frais	17 140 Frs	[369,04 € (a)]
Frais constitution de Société	2890 Frs	[62,22 € (a)]
Correspondance, lettres...	635 Frs	[13,67 € (a)]
Cachets	840 Frs	[18,09 € (a)]
Frais virement	40 Frs	[0,86 € (a)]
		Frs : 21 545 [463,88 € (a)]
		Excès de recette 74 255 [1598,77 € (a)]

(22) **Constitution du Comité :**

M. Bonnet Président, Ms Lucas Vice-président.

Mr Trebuchet, S. Gal et Me Flamand.

MM. Delcher, Douessin, itinéraire et longueur du parcours. Beylich

~~M. & Mme Flamand Secrétaires Adjoints~~

MM. Flamand Carbonnet Fereira. Publicité auprès des commerçants.

M. Fricourt. « Questions à poser aux concurrents du rallye ».

M. Lecuyer. Etablissement et aménagement du programme.

M. Coulon. Sécurité, Police.

M. Dutil Caméraman.

Mlle Huguet. Secrétaire du comité.

M. Réthacker.

(23) **Réunion du 25 mai 1956.**

Etaient présents : MM. Aubertin, Beylich, Bonnet, Capon (Pilote), Carbonnet, Contremoulins, Delcher, Douessin, Dutil, Fricourt, Lecuyer, Trebuchet.

Mme Flammand, Mlle Huguet.

Absents excusés : MM. d'Ormesson, Flammand.

(24) **Georges Bonnet**, pilote de course, est le neveu et fils adoptif de René Bonnet.

(25) **Discours de Georges Bonnet** à Vaumas, dans l'Allier, lors de cette cérémonie.

« Aujourd'hui dans cette assistance, des Vaumassiens n'ont pas connu René Bonnet. Pour eux, un peu plus que pour les autres, nous devons retracer son parcours.

En tant que pilote, dès 1938, avec les premières DB, René Bonnet s'illustre sur les circuits français et glane ses premiers succès. Cependant, c'est en Belgique, à Chimay, qu'il réalisera la performance la plus remarquable pour l'époque en intercalant sa DB à la 2^{ème} place, entre 2 BMW officielles du 3^{ème} Reich.

Dès 1946, il reprendra la compétition.

1953-1954 seront les années les plus fécondes : 2 fois vainqueurs des 12H de Sebring (USA), second des 24 H du Mans 1953, vainqueur des 24H du Mans 1954, vainqueur du Grand Prix de Roubaix 1953 pour ne citer que les épreuves les plus importantes. Ce grand pilote, de la race des pilotes constructeurs dont les derniers représentants seront Jack Brabham et Bruce Mac Laren, deviendra industriel malgré lui et produira, tous modèles confondus de DB et René Bonnet, plus de 1500 voitures.

Il sera pendant 3 décennies l'ambassadeur de la France sportive et de l'industrie automobile française. Son palmarès constructeur est éloquent :

- 1^{er} constructeur à produire en série un véhicule en polyester : le coach DB,
- 1^{er} constructeur à produire en série un véhicule de Grand Tourisme à moteur central : le Djet René Bonnet.

C'est dans la mémoire de ses supporters, le constructeur aux plus de mille victoires nationales et internationales.

René Bonnet était un meneur d'hommes extraordinaire. Meneur d'une équipe de pilotes et de mécaniciens qui ne refusait jamais rien au « Patron » et écumait les victoires et les podiums sur tous les circuits.

René Bonnet, est aussi le créateur de la 1^{ère} formule de promotion à voitures monotypes les « Monomilles ». De Portago, Schlessler, Storez, Armagnac, Laureau pour ne citer qu'eux, sont passés par cette filière.

La recette a été suivie ensuite. En France, il a été le premier constructeur à obtenir pour les pilotes le statut de sportifs professionnels leur permettant ainsi d'accéder à une couverture sociale non négligeable quand on pratiquait un sport qui dans les années 50/60 était beaucoup plus dangereux qu'actuellement.

Au regard de ses résultats en compétition tant en DB que sur René Bonnet, le général De Gaulle choisit René Bonnet pour être l'artisan de la F1 française.

Ce qui aurait dû être le couronnement d'une carrière deviendra par les convoitises et les agissements de certains la fin de l'aventure René Bonnet ».

(26) Elus municipaux membres de l'A.A.R.C.O.

Maurice Aubertin est premier maire-adjoint, André Libert deuxième maire-adjoint. Les autres élus municipaux participants à l'A.A.R.C.O. sont : Léon Banq, Auguste Beylich, Francis Bodin, Louis Bonvoisin, Marcel Gobert, Eugène Lejeune, Henri Martin, Henri Ménard Fernand Miet, André Pflimlin, Raymond Richard, René Rousseau, Jean Vinçon, et Anne-Marie Winand.

(27) Eugène Réthacker.



Eugène Réthacker

Il signe les statuts de l'A.A.R.C.O. comme « Retraité de l'Enseignement ». Instituteur à Ormesson dès 1924, premier directeur en 1929 (en compagnie de sa femme) de l'école Jules Ferry, longtemps secrétaire général de la mairie (jusqu'en 1967), puis conseiller technique d'Olivier d'Ormesson.

(28) Professions de santé membres de l'A.A.R.C.O.

Peuvent être identifiés les docteurs Deplus, Libert, MM. Faucher (pharmacien), Chemorin (ambulancier).

(29) - Enseignants de l'école Jules Ferry : Mme Bouffinier, M. Pambrun.

- **Sportifs :** MM. Hamon, président de l'Union Sportive Ormesson-Chennevières, Jean-Philippe Réthacker, journaliste sportif connu (fils d'Eugène Réthacker).

(30) Rallyes ormessonais.

Organisés par le Club des supporters de Handball.

Rallyes d'automne en 2005 et 2006.

(a) Toutes les conversions entre « Anciens Francs » et « Euros » ont été opérées avec le convertisseur franc-euro de l'I.N.S.E.E., qui mesure l'érosion monétaire due à l'inflation. Il permet d'exprimer, sur la période 1901-2019, le pouvoir d'achat d'une somme en euros ou en francs d'une année donnée en une somme équivalente en euros ou en francs d'une autre année, corrigée de l'inflation observée entre les deux années.

Pour en savoir plus sur René Bonnet, voir :

- Dominique Perruchon. René Bonnet. 1904-1983. Victoires pour la France.
- Charly Rampal, d'après le récit de Georges Michel. D.B. Le Mans : De Champigny à Romorantin. « L'Auto-Journal » du 30 Novembre 1961 et photos Archives Matra (Roland Roy) et PRT.
- Charly Rampal. A l'occasion du centenaire de sa naissance. Hommage à René Bonnet. 1904-2004. A Champigny, sur les pas de René Bonnet. Site « centenaire de René Bonnet club-djet.com ».

- Yves Marchais. L'impossible rencontre. René Bonnet par lui-même.
Article publié dans Coach-Journal du 27/12/ 2004.
Site « centenaire de René Bonnet club-djet.com ».
- Charles Deutsch ou René Bonnet ? Site « leblogauto.com ».
- Le Monde-Archives. Les courses de « Monomill » ont conquis la foule parisienne.
- Wikipédia. René Bonnet chef d'entreprise.