

EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE DE L'AEROPORT DE BRON

1919–1939

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'aviation a bien évoluée : les appareils ont gagné en fiabilité et des moteurs beaucoup plus puissants leur permettent une plus grande autonomie et de réaliser des vols de plusieurs heures.

Dès 1919, à l'arrivée sur le sol français des premiers avions commerciaux anglais, l'administration française crée une structure, l'Organisme de Coordination Générale de l'Aéronautique (OCGAé), qui a pour but de veiller à la stricte observance des règlements douaniers et aériens.

Rattaché au Ministère de la guerre, l'OCGAé comprend le Service Technique de l'Aéronautique et le Service des Fabrications créés au cours de la Première Guerre mondiale, et du tout nouveau Service de la Navigation Aérienne (SNAé) créé par décret du 9 juin 1919. Ce service a pour missions de répondre aux obligations nées de la Convention internationale de la navigation aérienne, de fournir des moyens de navigation et une infrastructure à une aviation commerciale naissante. Dirigé par le Lieutenant-Colonel Saconney, le SNAé est érigé en établissement autonome par décret du 17 septembre 1919. Le Lieutenant-Colonel Saconney définissait son plan : des terrains seraient achetés, des hangars construits, des relais créés avec des mécaniciens à la disposition des 'passants de l'air', un plan de jalonnement de T.S.F et de station météo serait établi en fonction de la configuration des routes aériennes, les sociétés de transport aérien qui utiliseraient ces routes pourraient louer les terrains à raison de 50 centimes par mètre carré par an, les mécaniciens et l'essence seraient fournis par l'Etat. Le 14 septembre 1919, un règlement publié permettait aux avions civils d'utiliser les terrains militaires moyennant une redevance.

30 octobre 1919, le Service de la Navigation aérienne (SNAé) qui relevait de l'OCGAé annonçait la création d'un concours pour recruter les postes de chef d'aéro-gare; 22 postes étaient ouverts avec un traitement de 700 à 1000 francs par mois (un niveau nettement inférieur aux traitements les plus bas de la fonction publique actuelle).

Le terme d'aéro-gare doit être compris dans le sens de la nomenclature de l'époque qui distinguait, par ordre décroissant d'importance : l'aéro-port, l'aéro-gare, la station, la halte, le terrain de secours. A chaque vocable correspondait des effectifs et un équipement déterminés. Les terrains ainsi classés en plusieurs catégories, du plus simple au plus aménagé : les terrains de secours, simple champ dégagé d'obstacles, équipé d'une cuve à essence et d'un outillage sommaire, sous la responsabilité d'un gardien ; les haltes-aériennes dotées d'un hangar, d'un atelier et d'un dépôt ; la station se distinguait de la halte par un grand hangar ; l'aérogare comportait en plus un autre hangar ; l'aéroport était équipé de deux hangars 'standard' qui servaient d'abri et d'atelier ; les emplacements prévus étaient répertoriés mais non rendus publics, afin d'éviter la spéculation sur le prix du terrain.

Au début de 1920, en France, six terrains étaient ouverts avec un ou deux hangars, avec ou sans ravitaillement et sans personnel puisque le recrutement n'avait pas encore porté ses fruits. Ces terrains étaient Le Bourget, Saint Inglevert (près de Calais), Lille, Bordeaux, Bordeaux, Avignon et Nîmes.

En décembre 1920, en France, ce sont treize ports, gares, stations ou haltes, et sept terrains de secours disponibles étaient disponibles, vingt-huit terrains en cours d'acquisition, sept phares lumineux la nuit et dix postes radiotélégraphiques jalonnaient les routes aériennes, vingt postes météorologiques diffusaient leurs prévisions quatre fois par jour.

A la fin de l'année 1921, l'Etat pouvait mettre à la disposition des compagnies aériennes et des particuliers : trente terrains, soixante treize hangars, treize ateliers de réparation, douze phares, vingt et un postes de T.S.F, onze stations météo. Tous ces moyens étaient servis par deux cent soixante treize agents de l'Etat

Chargé alors de promouvoir l'aviation commerciale, le Ministre de la Guerre décide que le terrain d'aviation militaire de Bron serait de ceux sur lesquels les pilotes civils appartenant aux puissances signataires de la Convention de Paris seraient autorisés à atterrir. Le terrain militaire de Bron est ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP), le 4 mars 1920. Tout aéronef civil ou militaire disposant de caractéristiques adéquates peut utiliser un aéroport ouvert à la CAP. En contrepartie du service rendu, l'exploitant du terrain peut le cas échéant percevoir des redevances pour service rendu.

Le champ d'aviation militarisé de Bron, entièrement situé sur la commune de Bron, se présente ainsi:

une vaste aire gazonnée d'environ 1.100 mètres dans sa grande longueur sur 600 mètres de large, orientée sensiblement Nord/Sud, destinée à l'évolution des avions est bordée:

à l'ouest, par les installations de l'Aéronautique Militaire qui comportent: en bordure des glacis du Fort de Bron, une douzaine de baraquements qui encadrent la 'cour d'honneur Georges Guynemer' sont destinés aux personnels du Dépôt du 2^{ème} Groupe d'aviation militaire (*dans ce dépôt, des mécaniciens d'avions, des chauffeurs automobiles, des monteurs d'avions, des électriciens, ce sont plus de 12000 hommes français et alliés qui furent formés. Une particularité lyonnaise : un grand nombre d'hôpitaux auxiliaires de la région accueillent des blessés ou amputés dans des établissements spécialisés dans la rééducation et l'appareillage. Ces personnels versés dans le service auxiliaire sont formés comme secrétaires-comptables, infirmiers, cuisiniers, etc...dans ce dépôt, avant d'être mis à la disposition des escadrilles. Le 2^{ème} Groupe d'aviation militaire, maintenu en activité à Bron, sera dissout le 1^{er} janvier 1920*), un certain nombre d'ateliers et trois hangars d'aviation. Les cantonnements des personnels de ce Groupe se situent dans le Fort de Bron ou dans d'autres cantonnement aux alentours du terrain.

au sud, une douzaine de hangars en bois, vestiges de l'Ecole Nationale d'Aviation.

au sud-est, de vastes hangars dans lesquels les constructeurs d'avions (Farman, Caudron, REP, Letord, Clément, etc) , installés en région lyonnaise, transportent leurs appareils pour procéder à leur mise au point et à la réception de ceux-ci par un organisme d'État, le Service des Fabrications Aéronautiques (SFA); d'autres hangars, qui sont à la disposition de l'Aéronautique Militaire, servent pour la formation d'une vingtaine d'escadrilles (*les avions provenaient des constructeurs installés en région lyonnaise, les pilotes depuis leur école de pilotage, et les personnels spécialisés depuis le dépôt du 2^{ème} Groupe d'aviation militaire*).

AÉRODROME DU S. N. AÉ.

Ouvert au public depuis Mars 1920

SITUATION { 5 kilom. E.-S.-E. de LYON.
 Lat. : 45°44' N.
 Long. : 4°50' E.

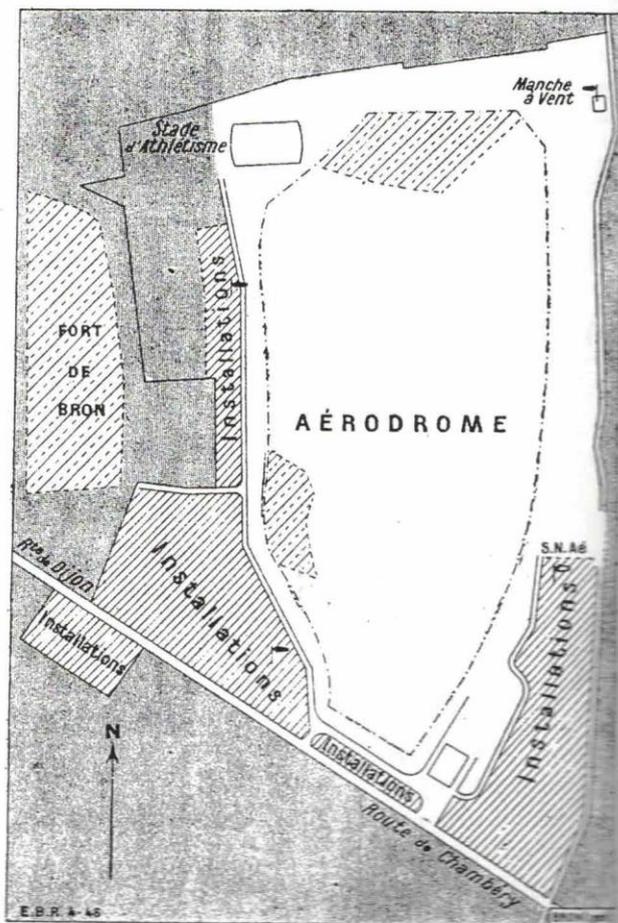
DESSERVI { Chemin de fer : Gare de LYON
 PAR { (P.-L.-M.) à 10 kilom.
 Tramways : A BRON (2 kilom. W.)
 près LYON.
 Voitures automobiles sur le terrain.

DESCRIPTION { Altitude = 196 mètres.
 DU { Déclinaison = 10°56' N.-W. (1921
 TERRAIN { + 8').
 + grande longueur = 1.100 mètres.
 + grande largeur = 600 mètres.
 Nature : Sol plat, humide surtout
 à l'W.
Obstacles aux abords :
 Nord : Néant. Mais attention aux
 mâts de la station de T. S. F. de
 LYON à environ 4 kilom. dans le
 N.-N.-W.
 Est : Néant.
 Ouest : Hangars, maisons et fort
 de BRON.
 Sud : Hangars et route bordée
 d'arbres.

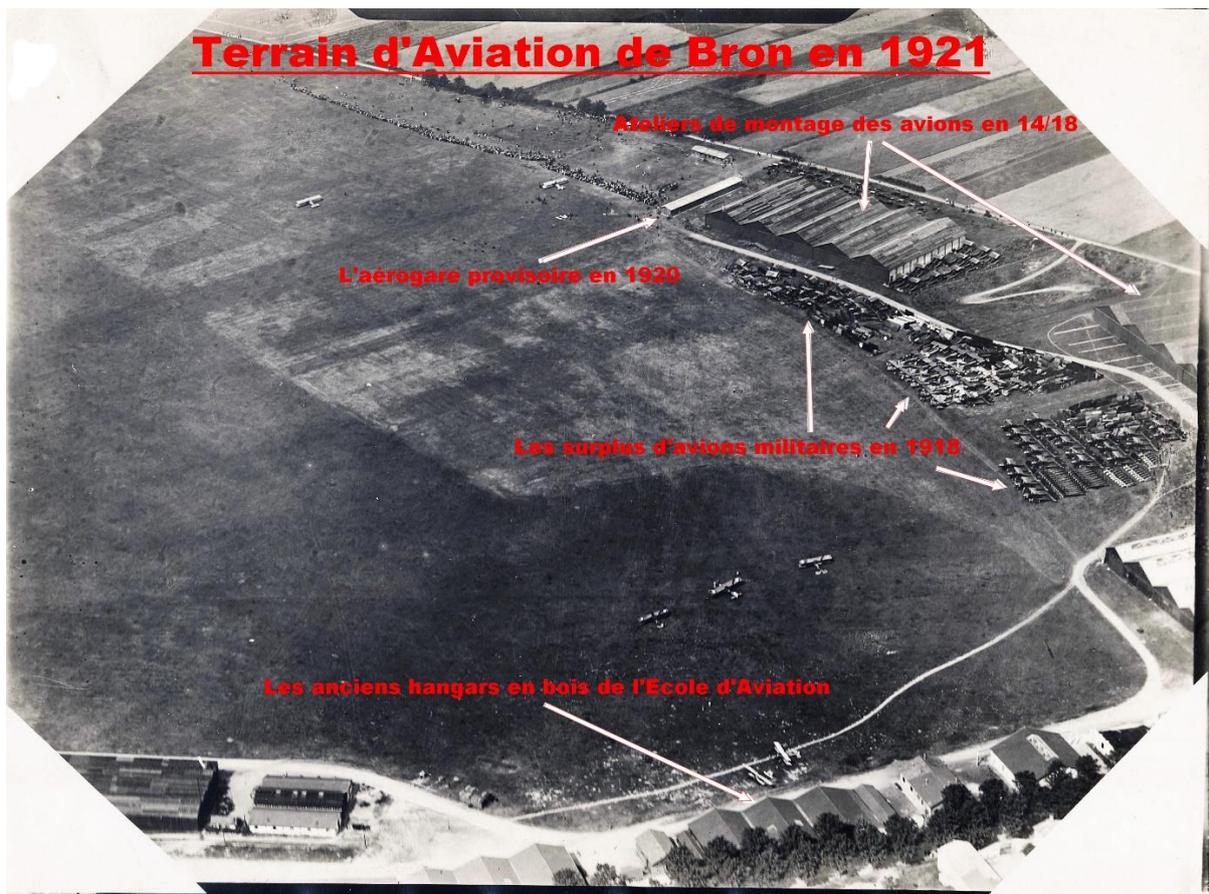
REPÉRAGE { **De jour :** Agglomération et fort de
 BRON.
De nuit : Phare (lettre H morse).
 Lueurs de LYON avec confluent
 Saône et Rhône. Usine électrique
 de JONAGE à 4 kilom. N.-N.-W. du
 terrain (Brumes fréquentes).

CONSTRUCTIONS { **Un hangar :** 15,80 × 19 × 4 à
 l'E. du terrain.
 Nombreux hangars et pavillons du
 Régiment d'Aviation à l'W. du
 terrain.
Atelier de réparations : Mécanique et menuiserie-outillage pour tous travaux de moyenne importance.
Poste de secours : Régiment d'Aviation.
Lumière électrique : Eclairage d'atterrissage.

DÉPOTS { Essence : Stock Lille-Bonnieres de 500 l.
 Huile : Stock S. N. AÉ.
 Tubes d'hydrargyre : Néant.
 Eau : 3 mètres cubes par jour.



(Échelle : 10.000^e)



DR

A noter, à droite et à mi-hauteur, stockage d'avions surplus de guerre

Dans un premier temps, les avions civils se posent sur le terrain militaire, sans problème, mais sous le contrôle de l'autorité militaire. Les entrées et sorties des équipages et des passagers sont soumises à un poste de garde militaire, et de là de nombreuses restrictions d'accès.

En juin 1921, la première préoccupation du Service de la Navigation aérienne (SNAé) est d'aménager la halte aérienne de Bron-Chassieu. Pour cet aménagement, l'Etat se porte acquéreur de 35 hectares de terrains situés sur la commune de Chassieu, dans le département de l'Isère. Cette acquisition nécessite le détournement, plus à l'est, du chemin de Saint Priest à Vaulx en Velin.

Une gare aérienne provisoire est installée, à l'est du terrain d'aviation, dans l'entrée d'une baraque en planches du terrain militaire qui servait pendant la guerre de poste de police. M. Hébert est nommé 'chef de gare'. Les Ponts et Chaussées du Rhône assurent, pour le compte du Service de la Navigation aérienne (SNAé), les aménagements nécessaires au fonctionnement des installations et à l'accueil des vols civils. En 1921, un hangar en poutrelles métalliques recouvertes de toile, de 18 x 19 mètres et de 4 mètres de hauteur, est édifié en contigu du terrain d'aviation militaire, à proximité de la gare aérienne. Ce hangar abrite un atelier de réparations, un dépôt d'essence en bidons de la Société Lille-Bonnières et un stock d'huile que le SNAé met à la disposition des usagers.

LA GARE AERIENNE DE LYON



L'Aéro-Gare provisoire de Lyon, à Bron, — Dans le médaillon,
M. Hébert, chef de gare

Les routes de l'air s'organisent, et, grâce à l'impulsion du sous-secrétaire d'Etat à l'aviation, M. Flandin et du ministre des travaux publics, M. Le Trocquer, nous pouvons espérer que d'ici peu un véritable réseau aérien sera créé en France. Des crédits ont été votés, tout un programme a été établi, des règlements pour l'organisation vont être édictés. Haïtes, où les aviateurs trouveront de l'essence, stations plus importantes où des secours leur seront donnés, gares où sera accumulé tout ce qui est nécessaire aux voyageurs de l'air, ont été prévus et commencent à s'organiser.

Parmi ces gares de premier ordre se trouve Lyon, et depuis le 4 mars, le premier chef de l'aéro-gare, M. Hébert, est installé dans une baraque en planches de l'aérodrome militaire de Bron, qui servait pendant la guerre de poste de police et se trouve être maintenant l'aéro-gare provisoire de Lyon.

Grand, bien découplé, l'œil vif, la moustache à l'américaine, M. Hébert, qui est un lieutenant aviateur de réserve, nous a très aimablement donné quelques renseignements sur les projets en cours et l'organisation de la gare.

« Le service de la Navigation Aérienne au ministère des travaux publics, dont je dépends, travaille en silence. La gare aérienne du Bourget est presque entièrement construite et les voyages entre Londres et Paris sont quotidiens. Cinq compagnies, trois françaises et deux anglaises l'assurent : elles possèdent une clientèle d'habitues, entre autres celle des grands couturiers.

« Lyon sera une aéro-gare importante puisque, par notre ville, passeront la route Paris-Lyon-Marseille-Antibes, Nice et l'Italie, et celle que veut créer une Société anglaise Londres-Paris-Lyon-Le Caire. De Lyon partiront

également les voyageurs pour Nîmes, Perpignan, l'Espagne et peut-être le Maroc.

« Nous nous occupons de l'achat d'un terrain à l'est de l'aérodrome militaire. Malheureusement, le tracé du canal de ceinture le coupe. Peut-être obtiendrons-nous une légère dérivation ? Si ce n'est pas possible, nous irons nous installer ailleurs.

« Des hangars seront construits pour servir de garage aux avions. Ceux qui seront de passage paieront des taxes d'atterrissage, de location, etc., qui seront moins élevées pour les abonnés et les locataires.

« Un avion est-il signalé en panne dans la région ? Une auto de dépannage et le personnel nécessaire sera de suite envoyé sur les lieux. Car, à la gare, seront créés des dépôts de pièces de rechange, d'essence, d'huile, un atelier avec machines-outils pour les réparations importantes.

« Le personnel, au complet, comprendra, outre les employés administratifs, des chauffeurs d'autos, des mécaniciens, des ouvriers en fer et en bois, des télégraphistes sans fil, des électriciens, des météorologistes. Ces derniers feront des sondages pour la prévision du temps et leurs observations seront transmises par T. S. F. à Paris.

« Dès que la nuit sera venue, des signaux seront faits toutes les cinq minutes pour signaler le terrain aux aviateurs, qui pourront atterrir sans difficulté et sans danger, grâce à deux phares puissants qui éclaireront l'aéro-gare. »

M. Hébert travaille avec ardeur à l'organisation de l'aéro-gare, qu'il espère voir fonctionner normalement dans quelques mois. Souhaitons-le comme lui, car cette création aidera puissamment à la prospérité et à la renommée de Lyon.

E. D.



DR

Vue aérienne du terrain d'aviation de Bron en 1924
A droite et à mi-hauteur, le hangar blanc de la gare aérienne

17 mai 1922, l'Etat procède à l'expropriation de la centaine d'hectares qui, à l'origine du terrain d'aviation de Bron, avaient été cédés bail à l'Ecole Nationale d'Aviation. Ces terrains réquisitionnés au cours de la première guerre mondiale deviennent cessibles au profit du Ministre de la Guerre.

Entre 1925 et 1927, acquisition par l'Etat d'une vingtaine d'hectares de terrains sur les communes de Bron et de Saint Priest, en vue de l'extension des zones de protection nord et sud. A cette même époque, sur les terrains acquis sur la commune de Chassieu, le SNA édifie la halte aérienne qui sera appelée '*la civile*' en opposition aux installations militaires. Le montant des travaux s'élève à 3,5 millions de francs. Monsieur Allain est nommé chef de la halte aérienne de Bron-Chassieu.



Vue aérienne du terrain d'aviation en 1927

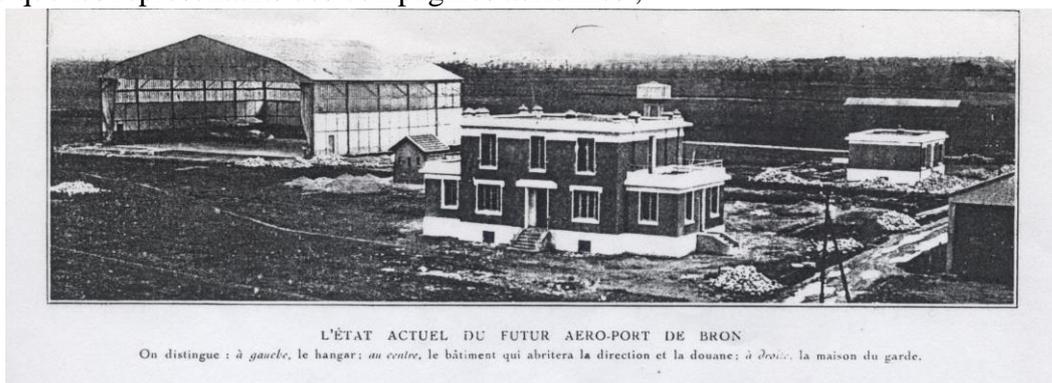
DR

En 1929, l'aspect du terrain d'aviation a bien changé :

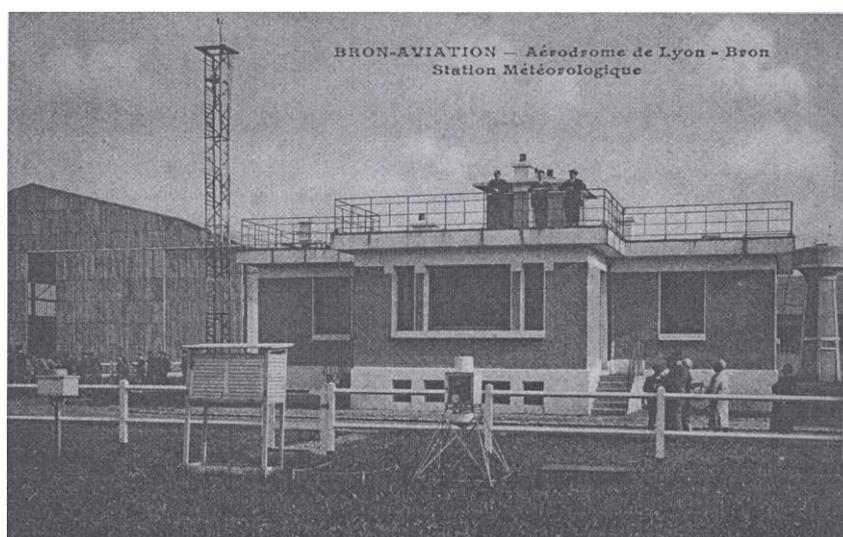
l'Aéronautique militaire a construit: à l'ouest de l'aire gazonnée, cinq hangars de piste et deux ateliers-magasins, et à l'est, un double hangar de piste (qui a résisté aux bombardement de 1944 et occupé en 2020 par le stockage de Castorama)

à l'est, il a été édifié la halte aérienne de Bron-Chassieu qui comporte:

le bâtiment de la 'direction' sur un étage est le cœur de la halte aérienne. Tous les éléments en provenance de la station de T.S.F ou de la station météo sont centralisés dans ce bâtiment afin de renseigner les usagers aéronautiques. Les services de police et de douane sont également présents, de même que les représentants des compagnies aériennes ;



la station météo, bâtiment en rez de chaussée surélevé sur un sous-sol aménagé et avec toit en terrasse, se situe à l'est du bâtiment de la 'Direction'. Cette station dépend de l'Office National Météorologique créé le 25 novembre 1920. Le personnel dispose : au sous-sol, de moyens de transmission pour recueillir les observations des autres stations afin d'établir ses prévisions ; au niveau Zéro le bureau de prévisions et l'accueil des usagers ; et sur le toit du bâtiment, la station d'observation et de lancement des ballons-sonde ; à l'extérieur, le parc à instruments.



DR

le local de la 'radio' ou poste de T.S.F (Télégraphie sans fil), édifié en 1922, est un petit local isolé et situé au sud-est de la halte aérienne qui est encadré deux pylônes métalliques de trente mètres supportant l'un une antenne, et l'autre une plate-forme de signalisation avec phare. A Bron, la T.S.F est l'agent de liaison entre les avions et les organismes officiels. Le trafic ou liaison a lieu en graphie (morse). La 'radio' comporte un poste émetteur de 1000 watts et un poste récepteur à 9 lampes dont le rayon d'action s'étend jusqu'à Casablanca. L'indicatif de la station radio est FNL.

des hangars: celui construit en 1921 fait de poutrelles métalliques recouvertes de toile ; le hangar 'S' construit en maçonnerie et vitré dans sa partie supérieure de 33 x 30 m et 8,5 mètres de haut ; le hangar 'T' en poutrelles métalliques de 20 x 30 m et 4,5 mètres de haut, édifié en 1924 ; le hangar 'A' (ou hangar allemand), le plus à l'est, de 66 x 20 m et 8 mètres de haut, destinés à recevoir les appareils du Centre d'Entraînement des pilotes de réserve.

des bâtiments annexes : ateliers, garages à automobile, centrale électrique, bureaux divers sont édifiés.

le bloc technique est réduit : à un poste de vigie ; à 4 manches à air aux angles du terrain ; un té d'atterrissage mobile ; une 'croix grecque' signalant si les atterrissages sont permis ou pas ; le balisage de nuit est assuré par un phare à occultation situé sur un pylône de 30 mètres de la station-radio émettant la lettre 'H' en morse, ainsi qu'une rampe d'atterrissage lumineuse, la plupart des bâtiments et des pylônes sont balisés par des éclairages appropriés (lampes rouges).

le carburant est dispensé à partir de fûts d'essence, à l'aide d'un entonnoir et d'une pompe portative.

au centre du terrain, s'étale au sol, un cercle de signalisation d'une cinquantaine de mètres de diamètre, et qui porte inscrit le mot 'LYON', en lettres de ciment de huit mètres de large.

les atterrissages et des décollages sont assurés en coordination avec les autorités militaires qui sont gestionnaires du trafic aérien.



Bron durant la construction des hangars d'aviation militaire entre 1925 et 1927

DR



DR

L'Etat cherche des partenaires pour développer les installations aéroportuaires de la halte aérienne de Bron-Chassieu. Le 30 avril 1922, Monsieur le Préfet du Rhône propose la création d'une commission mixte entre le Conseil général du Rhône, la Ville de Lyon et la Chambre de Commerce de Lyon. D'autre part, des questions de juridictions administratives surviennent du fait de l'éclatement du terrain, entre deux communes (Bron et Chassieu), situées dans deux départements différents (Rhône et Isère).

Depuis la mise en service de la liaison aérienne régulière Paris-Lyon-Marseille, en 1926, la halte aérienne de Bron-Chassieu est devenue le port aérien de Lyon-Bron. Les personnels d'exploitation du port aérien se compose : d'un commandant, d'un contrôleur du service du mouvement des appareils, d'un veilleur à la vigie chargé d'annoncer les arrivées des avions et de commander les départs, des services radiotélégraphiques, radiogoniométriques et météorologiques.

La pénurie d'installations au port aérien de Bron nuit à la publicité du terrain. En effet, il n'existe pas de bâtiments avec salle d'attente pour les passagers, ni de bâtiments servant d'ateliers aux compagnies aériennes, ni d'aire cimentée pour le transit des passagers.

L'exploitation du port aérien de Bron est en voie de concession. Il doit être considéré comme un centre aérien, point de départ et de croisement de lignes aériennes et, pour satisfaire sa clientèle, il convient de construire un bâtiment servant d'aérogare et, des bâtiments annexes pour les installations techniques, ainsi que des hangars. Le Président de la Chambre de Commerce de Lyon demande donc à l'Etat, les conditions pour obtenir la concession, ainsi que la prise en charge du déficit pendant les cinq premières années d'exploitation

Le 10 novembre 1927, le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, Monsieur Louis Pradel adresse une lettre au Ministre du Commerce et de l'Industrie : «..l'aviation commerciale a pris un essor définitif...il devient opportun pour le développement des lignes aériennes que les Chambres de Commerce soient déclarées concessionnaires des travaux publics ou chargés de services publics. C'est à ce titre que la Chambre de Commerce de Lyon demande son exploitation et sa création complète selon les derniers principes techniques modernes de l'aviation

23 octobre 1929, la concession de l'exploitation de l'aéroport de Bron est accordée par décret à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon pour une durée de 50 ans.

Au Journal Officiel du 23 novembre 1929 paraît le décret accordant à la Chambre de Commerce de Lyon, la toute première concession d'un aérodrome en France. Le principal but de la Chambre de Commerce est de réaliser une aérogare symbolisant la fonction commerciale de l'aéroport de Bron.

Les travaux de construction d'une aérogare débutent en juin 1929. suivant le Plan Duval Les travaux sont estimés à 3.000.000 francs

Le Plan Duval précise la conception de la future aérogare : «Si on place la gare aérienne en un point voisin du centre du terrain et que, de ce sommet, on trace un angle de faible ouverture, on voit que, quelle que soit la direction du vent, les envols et atterrissages pourront se faire selon un diamètre ou plus exactement sur une parallèle à un diamètre pratiquement aussi longue et aussi favorable. Dès lors, tout angle mort, inutile pour la circulation aérienne, peut être occupé par les constructions nécessaires, et au besoin les agrandissements pourront se continuer par le prolongement du secteur en dehors du cercle.»



Bron mai 1930, lors de la construction de l'aérogare

DR

La forme du terrain de Bron permet l'application de cette conception appelée 'Plan Duval', et la Chambre de Commerce de Lyon obtient des autorités les facilités pour établir l'aérogare au sommet d'un angle saillant, à la limite des installations aéronautiques militaires et marchandes, au sud du terrain. Une somme de 500.000 francs (1 franc de l'année 1930 vaut en 1995 environ 2,80 francs) est allouée par la Chambre de commerce de Lyon pour l'achat de terrains se situant sur la commune de Bron, et tout particulièrement sur celle de Chassieu. Un hangar qui abrite des appareils civils à l'est du bâtiment de la Direction, ainsi que le grand hangar en bois de l'aviation militaire sont démontés. Le recul des limites des départements du Rhône et de l'Isère est envisagé afin d'inclure entièrement l'aéroport dans un même département.

Les travaux de construction de l'aérogare commencent en juin 1929. Ces travaux sont estimés à 3.000.000 de francs, et sont attribués aux entreprises suivantes :

Gros œuvre de l'aérogare (terrassement, maçonnerie et ciment armé) : établissements Perol de Lyon pour un devis de 790.000 francs ; Sols en carrelage de grès : société Mezil pour 88.000 francs ; Serrurerie et autres quincailleries : société Coudant pour 14.200 francs ; Peinture et plâtrerie : société Boretti pour 188.000 francs ; Menuiserie : entreprise Abbé Lamache pour 41.000 francs et entreprise Grimonet pour 118.000 francs ; Ascenseurs : société Gervais ; Monte-charge : société Roux-Combaluzier ; Messieurs Chomel et Verrier, architectes assurent le suivi des travaux.

L'inauguration, dont tout le monde se félicite alors, a pourtant eu du mal à s'organiser. On apprend, en effet, par le procès-verbal de réunion de la Chambre de Commerce du 27 novembre 1930, qu'il ne pourra avoir lieu à cause de la catastrophe de Saint Jean (éboulement de la colline de Fourvière). Le Ministre de l'Air, immédiatement prévenu, fait connaître que la date du 14 décembre lui convient et qu'il accepte l'invitation pour ce jour là. Deuxième rebondissement : lors de la réunion de la Chambre de Commerce du 11 décembre, le Président de la Chambre de Commerce annonce qu'après avoir examiné la situation que la chute du ministère a créée, pense que la date de l'inauguration doit être conservée. Il est d'avis d'attendre quelques jours pour voir comment évolueront les événements, et de faire inaugurer par Monsieur Couhé, Secrétaire Général du Ministère de l'Air, au cas où la crise ministérielle ne serait pas dénouée...

La plus grande aérogare du monde est inaugurée à Bron

(De notre correspondant particulier)
Lyon, 14 décembre. — Ce matin a eu lieu, à l'aérodrome de Bron, l'inauguration de la nouvelle aérogare qui y a été construite par la chambre de commerce de Lyon. On sait que ce bâtiment est actuellement le plus vaste et le plus moderne du genre dans le monde entier.

La cérémonie, présidée par M. Chaumié, directeur de l'aéronautique marchande au ministère de l'air, avait réuni une très nombreuse affluente. Le temps était d'ailleurs presque printanier. Dans le ciel ensoleillé, une dizaine de petits avions de tourisme pilotés par leurs propriétaires, des industriels lyonnais, ne cessèrent durant toute la matinée d'évoluer au-dessus de l'aérogare.

Parmi les personnalités officielles, on remarquait : MM. Julien et Chavagnac, sous-directeurs du service des bases au ministère de l'air ; Vivent, sous-directeur de l'aéronautique marchande ; Duval, ingénieur de l'aéronautique, inventeur du plan d'organisation technique des lignes aériennes qui porte son nom ; Herriot, député, maire de Lyon ; le préfet du Rhône, M. Pradel, président de la chambre de commerce de Lyon ; le général gouverneur Serrigny et de nombreuses personnalités de l'aéronautique.

Deux discours ont été prononcés dans le hall d'entrée de l'aérogare. M. Pradel proclama la foi de la chambre de commerce dans l'avenir de la navigation aérienne et indiqua que le contrat de Lyon était le premier qui lie le ministère de l'air et la chambre de commerce.

M. Chaumié exprima la reconnaissance de l'aéronautique française et souligna que les architectes avaient vraiment créé un style nouveau en élevant, à Lyon, ce premier monument de l'âge de l'aéronautique.

Un vin d'honneur fut ensuite servi au restaurant de l'aérogare.

L'Echo de Paris
15/12/30

Toutefois, pour des raisons de sécurité et de conformité de l'aérogare, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932. En effet, les procès-verbaux d'essais du bâtiment font apparaître qu'en un point du bâtiment, accessible au public, les flèches enregistrées sous les charges d'épreuve ont été supérieures au maximum fixé par le Cahier des Charges (5,4 au lieu de 3,12 mm). Le Ministre de l'Air n'a pas autorisé la mise en service de ce bâtiment immédiatement après l'inauguration.



1932, l'aérogare de Bron

DR

L'aérogare, en forme de deux branches en «V», de ligne sobre, peinte en blanc sur lequel se détachent des bandes rouges horizontales, se développe sur plusieurs niveaux, avec terrasses. L'aérogare de Bron 1930

Les fondations de l'aérogare sont assises sur du gravier, dont l'extraction a permis l'installation de vastes sous-sol accessibles par des rampes, où sont placées les installations de chauffage, des cuisines, des dépendances et un garage pour les voitures de service.



DR

Au rez de chaussée : un vaste hall de départ et d'arrivée en forme de rotonde. La décoration de son pourtour est faite de fresques murales, œuvres du maître-décorateur lyonnais Combet-Descombes, représentant des cartes géographiques avec les différentes lignes aériennes. Une particularité de ce hall réside dans son éclairage zénithal. En effet, la coupole qui le surplombe a été réalisée en béton armé dans lequel sont noyés des pavés de verre laissant filtrer la lumière du jour. C'est dans ce hall que sont installés les comptoirs des compagnies aériennes pour la vente des billets, l'enregistrement des bagages, une boutique de presse et de souvenirs, ainsi qu'un débit de tabac.

Dans ce hall, se situe deux accès situés sur la gauche : l'un conduit vers la salle d'attente, et l'autre au buffet (avec des menus à 18, 25 et 35 francs). Ce dernier s'ouvre sur l'extérieur par une vaste terrasse. L'aile droite du rez de chaussée aux divers services en contact avec les passagers et les messageries : bureau de poste, de la police, de la douane, et une petite gare de marchandises avec quai à hauteur des camions et monte-charge pour le magasinage du fret. Des auvents protègent des intempéries toute la partie extérieure des manipulations. Les voyageurs sont informés des mouvements des appareils, soit par haut-parleur, soit par un panneau lumineux. Lors de son départ,

le passager s'achemine vers l'aire d'embarquement par une allée couverte. L'appareil prend place sur l'aire d'embarquement, réalisée en béton armé, avec une légère pente afin d'éviter que les eaux de pluie stagnent.



Aéroport de Bron, 1932, les terrasses

DR

Au premier niveau, prennent place les bureaux administratifs du port aérien et des compagnies aériennes, de la direction de la météorologie et de la radio, ainsi que quelques chambres pour les passagers et le personnel navigant de passage.

Au deuxième niveau, se trouvent les services de la direction de l'aérogare, et plus particulièrement le bureau du directeur situé dans une avancée vitrée qui lui permet de tout voir, tout surveiller et tout diriger...

Au troisième niveau, à 16 mètres au-dessus du sol, une tour de guet se dresse, d'où est commandé électriquement le balisage de nuit, différents signaux lumineux dont le phare aérien.

Ces divers étages sont dotés de terrasses, accessibles au public à partir d'escaliers extérieurs, permettant ainsi de voir évoluer les appareils, ainsi que les opérations d'arrivées et de départs. Un droit d'entrée de 1 franc par personne, sauf pour les enfants, est perçu le samedi et dimanche, l'après-midi.



Aéroport de Bron, 1932, la cour d'entrée

DR

Dans la construction de ce bâtiment, les innovations techniques dues aux architectes et aux ingénieurs sont relativement nombreuses : dalle de béton avec pavés de verre dans les terrasses, utilisation de joints de dilatation, cloisons en fibre de cane à sucre desséchée ou en copeaux de bois agglomérés, circuit de chauffage à air chaud, tube pneumatique pour la transmission des messages à l'intérieur des services, nombreux circuits électriques et téléphoniques, réseaux d'eau chaude et froide installés à l'intérieur de piliers creux, etc...

De nombreuses générations de lyonnais se souviendront des longues heures passées sur les terrasses de l'aérogare afin de contempler les évolutions des avions et renifler l'huile de ricin qui lubrifiait les moteurs, mais aussi d'assister aux grands moments de l'aviation lors des meetings, sans compter de

mémorables baptêmes de l'air. Tous spectacles qui sont d'excellents moyens de propagande aéronautique.

Avec la construction de la nouvelle aérogare en 1959, cette aérogare est reconvertie en bloc technique, puis totalement désaffectée en 1983, elle sera détruite en novembre 1989.



1932, l'aéroport de Bron, à gauche, le hangar Caquot en construction DR



La Société anonyme Limouzin, sous la direction de son ingénieur d'études M. Le Marec, est chargée de la construction d'un hangar sur l'aéroport de Bron. MM. Chomel et Verrier, architectes, établissent un avant-projet qui sert de base à un concours ouvert aux divers constructeurs spécialisés. Les travaux, qui commencent le 1^{er} octobre 1931, sont estimés à environ 1.500.000 francs.

Ce hangar, d'une superficie de 50 x 40 mètres, entièrement libre de tout support intérieur, est complètement accessible aux appareils sur toute son étendue, d'un côté au moins. Il comporte une poutre-caisson centrale reposant sur une série de portiques qui soutient de part et d'autre de grands auvents en porte à faux. Sur les faces ouest et est, l'extrémité de ces auvents est aménagée de façon à assurer le guidage supérieur des portes roulantes qui ferment les longs plans et qui, en position

d'ouverture, en dégagent toute la surface. Il est réparti en deux auvents de 20 mètres de portée et d'un caisson central de 10 mètres avec une hauteur à l'entrée de 8, 25 mètres et de 5 mètres au centre. Ce hangar sera mis en service en octobre 1932.



Aéroport de Bron, 1935, la couverture du hangar Caquot

DR



De sa construction en 1932 jusqu'à 1939, ce hangar abrite les avions des aéro-clubs locaux, des propriétaires et ceux de la Compagnie Air Union.

DR

Le hangar Caquot sur l'aéroport de Bron est considéré comme le premier exemplaire français de hangar aérien en béton armé de type 'double auvents' inventé par l'ingénieur Albert Caquot. En 1975, avec le transfert des activités d'aviation commerciale l'aéroport de Lyon-Bron vers celui de Lyon-Satolas, un nouveau plan d'aménagement est prévu. En juin 2012, le hangar Caquot est détruit.

Dans le début des années 1930, l'aéroport de Bron dispose du balisage réglementaire, à savoir : une manche à air située sur le hangar d'aviation militaire situé au sud de l'aérogare, un T d'atterrissage et un phare à éclipse d'une portée de 40 kilomètres émettant de nuit en morse la lettre H. Avec la construction de l'aérogare en 1932, ce phare sera installé ultérieurement sur la vigie au sommet de l'aérogare.

Dans les environs de l'aéroport, les principaux repères faisant obstacles à la navigation aérienne sont : de jour et de nuit, au nord de l'aéroport, les 2 cheminées des usines textiles de Décines de 85 et 114 mètres de haut construites dans les années 1920 ; au nord-ouest de l'aéroport, les pylônes de TSF de Lyon-La Doua, 6 pylônes de 180 mètres et de 200 de haut installés en 1917 ; à 15 kilomètres au nord de l'aéroport, le pylône de TSF de Tramoyes dans l'Ain de 253 mètres de haut construit en 1934.

Avec le début de l'organisation de la sécurité aérienne en France, des mesures sont prises pour éviter les collisions en vol des appareils, mais aussi pour faciliter les atterrissages par mauvais temps. Ainsi, une station goniométrique est construite aux approches de l'aéroport de Bron. Elle se situe sur la commune de Chassieu dans le secteur 030°. L'approche par la méthode 'ZZ' est efficace, mais

elle présente l'inconvénient de mobiliser un opérateur durant de précieuses minutes pour l'atterrissage d'un seul avion à la fois. Pour pallier cet inconvénient, il est convenu d'installer un radiophare d'atterrissage. Un dispositif de radioalignement, ainsi que ses deux radiobalises de position seront mis en service, à titre expérimental, à partir du 21 décembre 1936. Du 21 au 24 décembre inclus, l'ensemble du dispositif fonctionnera de façon continue quotidiennement, entre 7 et 18 h TU. Du 24 décembre au 31 janvier 1937, le radiophare et la balise constituant le signal principal, ne seront plus mis en marche que sur demande adressée par les aéronefs à la station radiogoniométrique de Lyon-Bron. Provisoirement, un délai de huit minutes doit être prévu pour commande du dispositif, dans ces conditions. Le radiophare et ses deux balises de position fonctionneront sur la fréquence de 33333 kc/s. Le radiophare est situé dans l'angle sud du terrain ; l'axe balisé est confondu avec l'axe de descente, soit QDM 218°. Sur cet axe, un trait continu est entendu ; des points sont perçus à gauche de l'axe et des traits à droite, lorsqu'on se dirige vers lui, soit en venant du nord, soit en venant du sud. La balise 'signal principal' est située à 200 mètres au sud du goniomètre et à 750 mètres de la limite actuelle du terrain, elle émet une série de points sur une note aiguë. La balise 'avant signal' est située à Décines, près du carrefour des Sept Chemins, à 2,5 kilomètres au NNE du goniomètre et à 3, 5 kilomètres de la limite du terrain, elle émet une série de traits sur une note grave.

Un radiophare d'atterrissage à ondes moyennes sera mis en place, en décembre 1939, par la société industrielle des procédés Loth, dans la partie sud-ouest de l'aéroport. Ce nouveau radiophare dont les signaux ne sont plus perçus par l'oreille du pilote, mais sont, au contraire, rendus visibles sur le tableau de bord, de sorte que la manœuvre à exécuter pour se maintenir sur l'axe de balisage est automatiquement indiquée au pilote. Cet axe balisé se poursuit au sol par un alignement de plots lumineux semi-enterrés appelés ASV (Atterrissage sans visibilité) qui permet aux avions de se diriger au sol jusqu'à l'aérogare. Ce système n'est pas utilisé par les appareils militaires.

Vers 1935 ,sur la terrasse supérieure de l'aérogare, à 226 mètres d'altitude, à 30 mètres au-dessus du sol, un phare électrique à éclipse blanc émet la lettre H en morse, d'une portée de 40 kilomètres, délai d'allumage ¼ d'heure sous réserve d'aviser le Commandant d'aérodrome.



DR

Pendant les heures d'ouverture de l'aéroport, un sous-officier navigant prend place dans le local de la vigie situé dans la partie haute de l'aérogare. Muni de jumelles, il observe les manœuvres de l'ensemble des appareils en vol ou au sol.

De jour, en dehors des vols d'entraînement des appareils militaires, les pilotes pour connaître le sens de l'atterrissage observent la direction de la manche à air ou l'orientation du T d'atterrissage, mais aussi le pavillon rouge hissé signale 'départ et atterrissage face au vent', le pavillon rouge baissé signale 'départ et atterrissage, face au nord'. Un vent de moins de quatre mètres/seconde est considéré comme nul.

L'utilisation de la radio (phonie) entre les appareils en vol ou avec les installations au sol sur la base aérienne de Bron n'interviendra qu'au cours des événements de mai/juin 1940, d'une portée très limitée autour du terrain, et cela pour les appareils récents.

Un début de réglementation est mis en place lors des vols militaires ;

de jour : avec la présence d'un 'starter'. Un sous-officier navigant se tient sur l'aire d'atterrissage. Il est localisé par fanion rouge et un carré blanc de quatre mètres de côté fixé au sol. Placé face au vent, la zone de gauche est réservée aux départs et la zone de droite réservée aux atterrissages.

de nuit : par la Section des phares à grande puissance (SPGP) de la base aérienne. Cette Section dispose sur le terrain d'un camion avec groupe électrogène qui alimente un phare dioptrique éclairant l'ensemble de l'aire d'atterrissage et de décollage. Au sol, deux croix lumineuses, l'une rouge interdit tout atterrissage, l'autre verte reprend en code morse l'indicatif de l'appareil qui se présente à l'atterrissage ou qui se prépare à décoller. La SPGP actionne le fonctionnement de la croix lumineuse choisie.

Les appareils militaires en vol de nuit sont localisés par un feu vert fixe en bout de l'aile droite, par un feu rouge fixe sur le sommet de la dérive. D'autre part, un feu blanc situé sous le fuselage reprend l'indicatif radio en morse de l'appareil qui se présente à l'atterrissage



DR

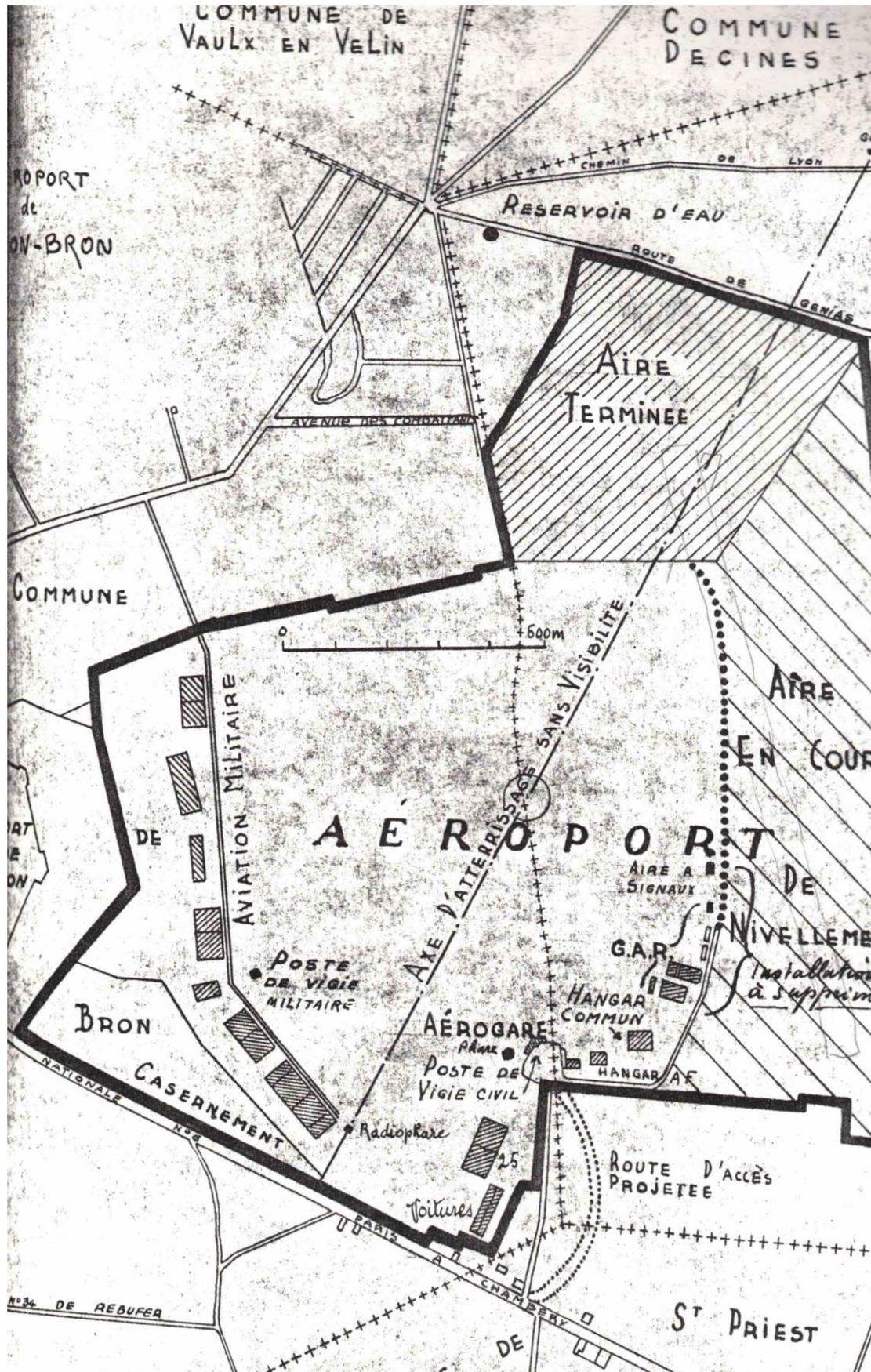
1938, sur une initiative du personnel du parc aéronautique de la base de Bron, une tour de contrôle est construite au sud-ouest de la base à proximité du radiophare. Elle est le lieu de localisation du 'starter' militaire.



Bron 1938, vue de l'aéroport

DR

En 1938, en vue de la construction d'une piste d'envol en dur, l'Etat français se porte acquéreur d'environ 100 hectares de terrains, situés à l'est des installations aéroportuaires, sur la commune de Chassieu. Les surfaces réservés à l'activité aérienne civile et militaire atteignent environ 260 hectares.



En 1939, l'aéroport de Bron est en plein essor, actif, bien aménagé, et participant à la vie économique de la ville de Lyon.

De 1929 à 1935, l'exploitation de l'aéroport de Bron par la Chambre de Commerce fut chaque année déficitaire, des sommes considérables ayant été engagées afin de pourvoir aux frais de première installation. De plus, la création de plusieurs lignes aériennes s'avéra si peu rentable, qu'elles furent supprimées rapidement. Dans l'été 1929, afin de faciliter les liaisons transversales, la ligne Bordeaux-Lyon-Genève fut créée, elle fut supprimée à la fin de 1929, elle n'avait presque pas de clients. Le projet de création d'une ligne Lyon-Dijon-Nancy-Cologne-Essen n'eut pas plus de succès

Depuis 1935, l'essor commercial de l'aéroport de Bron débute avec l'exploitation par Air France de la ligne Paris-Lyon-Marseille avec des prolongements vers Londres ou l'Allemagne et vers Rome, ainsi que celle de la ligne Lyon-Genève. L'aéroport de Bron n'est qu'une escale, et ce n'est pas l'aéroport que l'on espérait, celui d'une grande cité placée au carrefour du sud-est européen. Bron est avant tout une escale.



1939, l'aéroport de Bron

3 septembre 1939, la déclaration de la Seconde Guerre mondiale est prononcée. Tout trafic civil et commercial est interdit. Les appareils commerciaux d'Air France sont réquisitionnés par l'Armée de l'Air. La concession de l'aéroport est suspendue à compter du 1^{er} janvier 1940.



Evolution de l'infrastructure de l'aéroport de Bron 1919-1939 (C) CALM 09/2022