EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE
DE L'AEROPORT DE BRON

1940-1975

19 juin 1940, l'armée allemande occupe le terrain d'aviation de Bron.

24 juin 1940, l'Armistice est signé.

5 juillet 1940, les occupants se retirent de la zone dite 'libre', et quittent l'aéroport de Bron.

En date du 7 octobre 1940, le Secrétaire d'Etat à l'Aviation demande à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Rhône un projet d'exécution d'une piste d'envol n°1 sur des terrains appartenant à l'Etat situés à l'est des installations aéroportuaires et localisés sur la commune de Chassieu. L'Entreprise de Travaux Publics Chemin construit une piste d'aviation d'une longueur de 1.000 mètres de long sur 60 mètres de large et d'une épaisseur de 15 cms de sol stabilisé recouvert de dalles de béton de 5x5 mètres et de 15 cms d'épaisseur ; d'orientation 160/340° ; la dépense autorisée est de 7.200.000 francs. Début 1943, les troupes d'occupation décident d'allonger la piste d'environ 300 mètres vers le sud. Cette piste sera portée à une longueur de 1.400 mètres à sa mise en service au cours de l'année 1943.

Nuit du 10 au 11 novembre 1942, l'armée allemande envahit la zone dite 'libre'., et occupe l'aéroport de Bron dans les jours qui suivent.

Le 30 avril 1944, un bombardement allié détruit la base aérienne de Bron. Le 14 août 1944, un second bombardement allié endommage les installations aéroportuaires civiles de l'aéroport de Bron.

Bombardement du 30 avril 1944 sur la base aérienne de Bron

En septembre 1944, à la Libération, l'infrastructure aéroportuaire de Bron présente un aspect de désolation :

l'aérogare, qui a été repeinte de couleur sombre par l'occupant, voit son aile Est détruite par le bombardement allié du 14 août, toutes les baies vitrées sont brisées et les cloisons intérieures sont soufflées ;

la station goniométrique de Chassieu a été dynamité ;

le hangar Caquot est partiellement détruit par le bombardement allié du 14 août ;

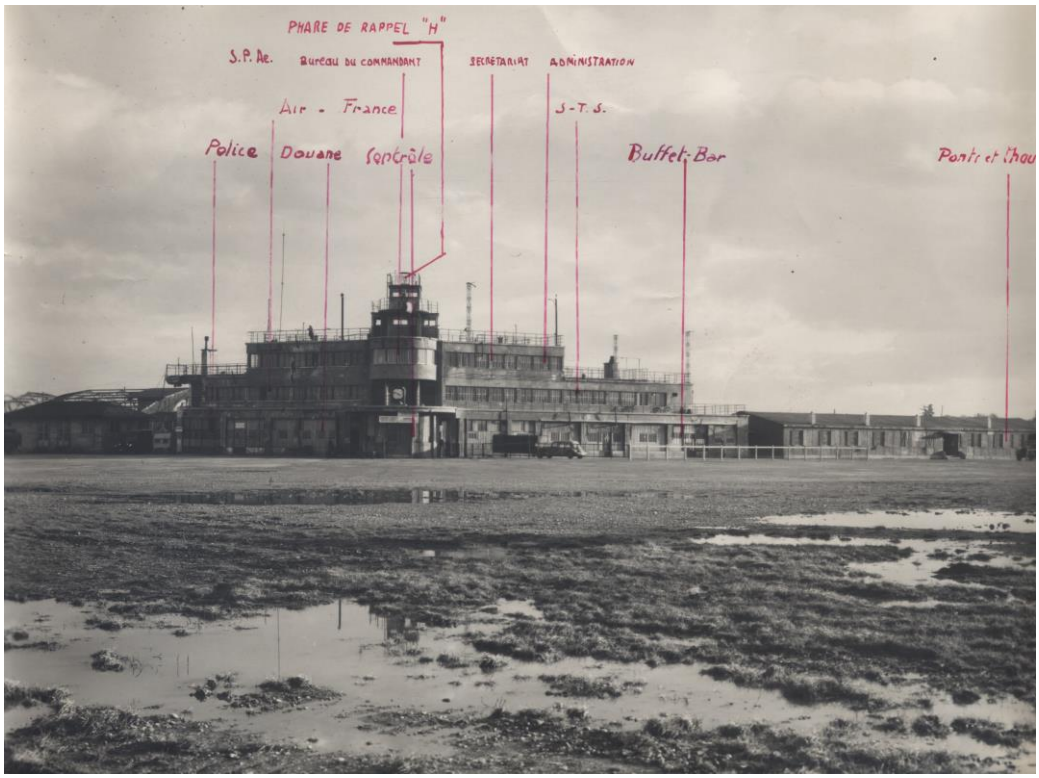
des ouvriers d'entreprises et des prisonniers de guerre allemands déblaient les décombres ou bouchent les 1.000 trous de bombes sur le terrain ;

la base aérienne de l'Armée de l'Air est totalement anéantie.lors du bombardement allié du 30 avril 1944

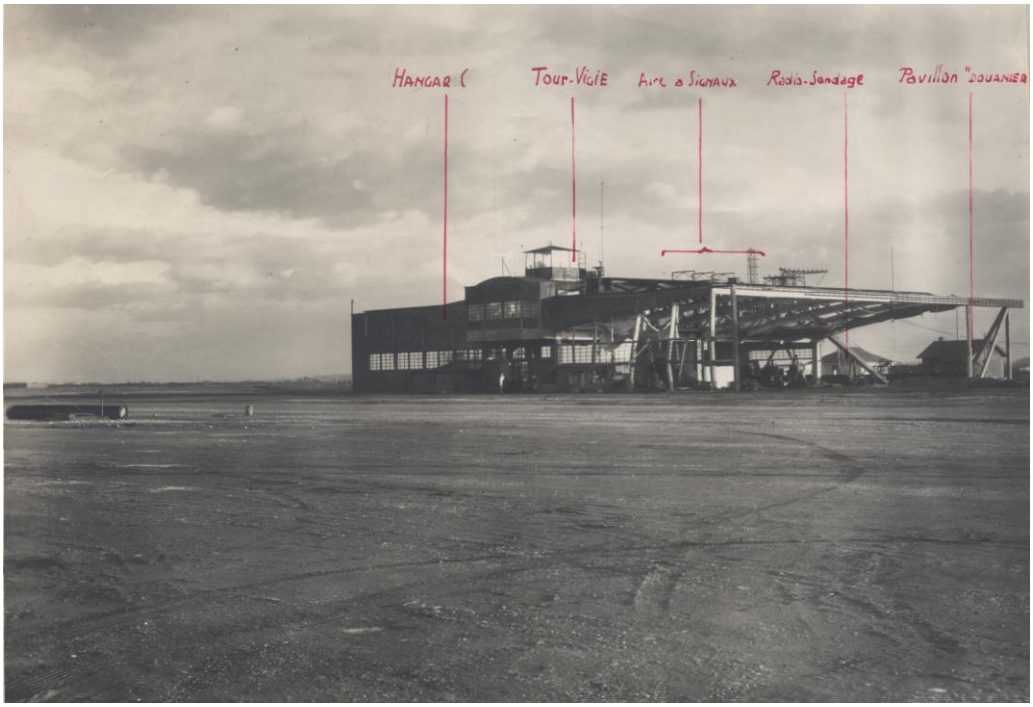
DR

L'aviation américaine qui prend possession de cette infrastructure met en place une tour de contrôle sur le toit du hangar Caquot pour réguler le trafic des appareils, ainsi que l'installation d'un radio-range pour l'aide à l'atterrissage de nuit ou par mauvais temps. La piste en plaques de béton de 1650 mètres est allongée avec des plaques perforées métalliques, la longueur de piste est désormais de 1850 mètres, deux zones de sécurité sont installées à chaque extrémité, ce qui fait que les appareils peuvent décoller sur une longueur de 2100 mètres. L'aérogare est transformée en poste de commandement des opérations aériennes. Dès le 5 septembre 1944, Bron est opérationnel pour les aviations alliées.

L'aéroport de Bron en septembre 1944

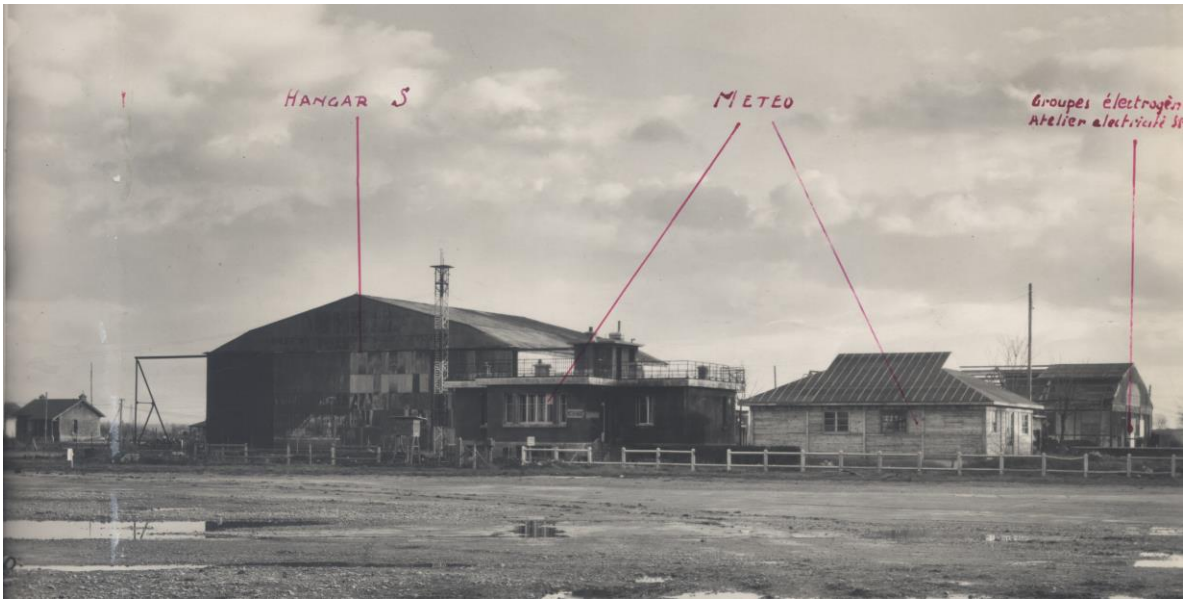


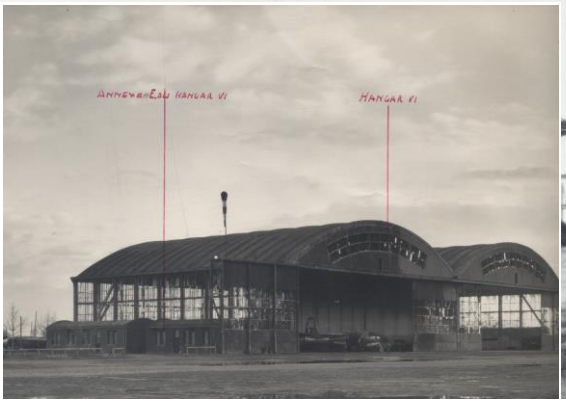
DR



DR

DR





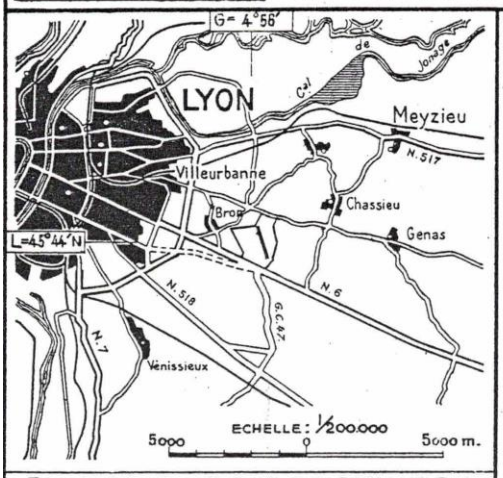
A la fin des opérations militaires, en mai 1945, la Direction de l'Exploitation et de la Surveillance de l'aéroport de Bron sont confiées à un représentant de l'Etat. Le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) s'occupe de l'entretien et à l'exploitation du contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, des travaux de réfection sont entrepris, par les services de l'Etat gestionnaires de l'aéroport dans l'attente de la reprise de la concession par la Chambre de Commerce, en vue de redonner à l'aérogare son aspect d'avant-guerre, et ses fonctions aéronautiques et commerciales.

MINISTERE DE L'AIR Dcn DES INSTALLATIONS & TRAVAUX BUREAU " TERRAINS "		
DESSINE	VERIFIE	APPROUVE GUILLOUX

LYON - BRON

DEPART.ts *RHONE et ISERE*
COMMUNES *Bron et Chassieu*

EDITION
N° 1
Mars 45

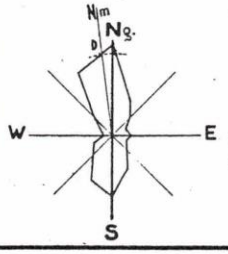


PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

REFERENCES

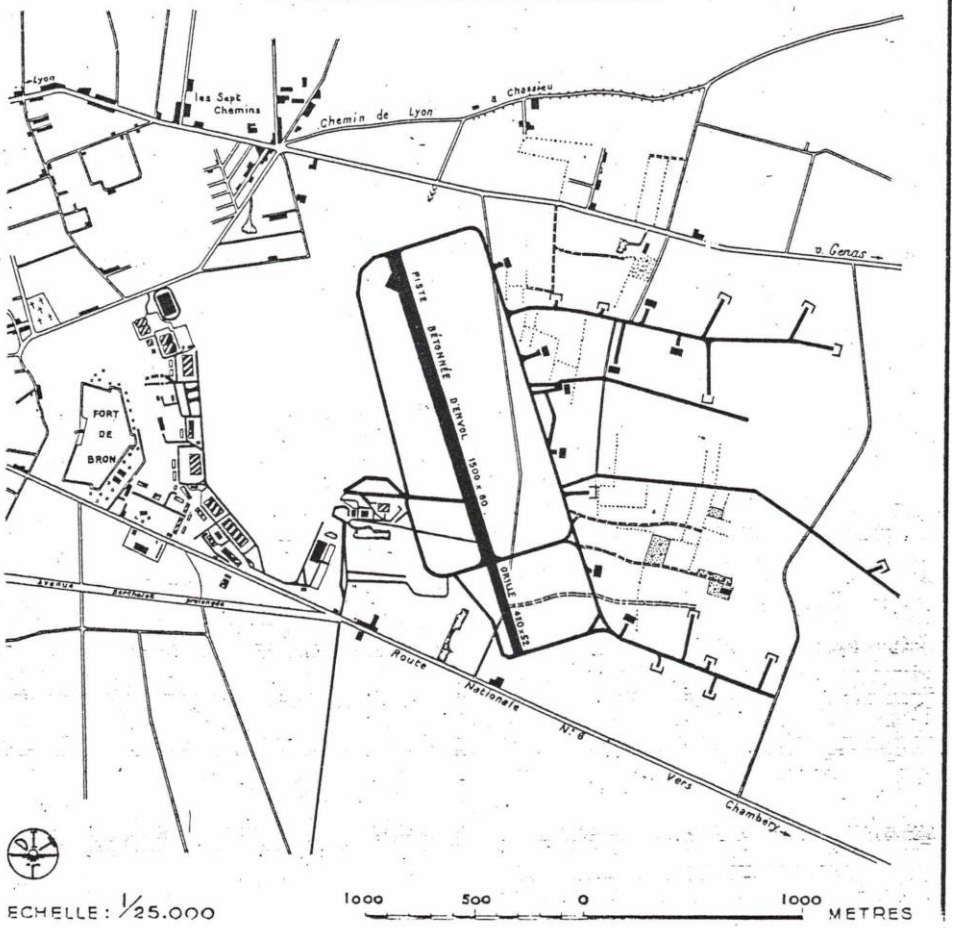
TELEPH.

LATITUDE L=45° 44' N	REG. AER. 4e AIX-en-P.
LONGITUDE G= 4° 56'	SUBD. AER. 11e LYON
ALTITUDE *196 m*	Dcn REGLE AIX-en-P.
CARTE AU 1/50000 n° *168 N.E*	Scn CONSTRn Pts & Ch.
CARTE AU 1/200000 n° *53*	REP.T de la D.T.A. Cne Guyot tar. 93-23
CARTE AU 1/500000 LYON	

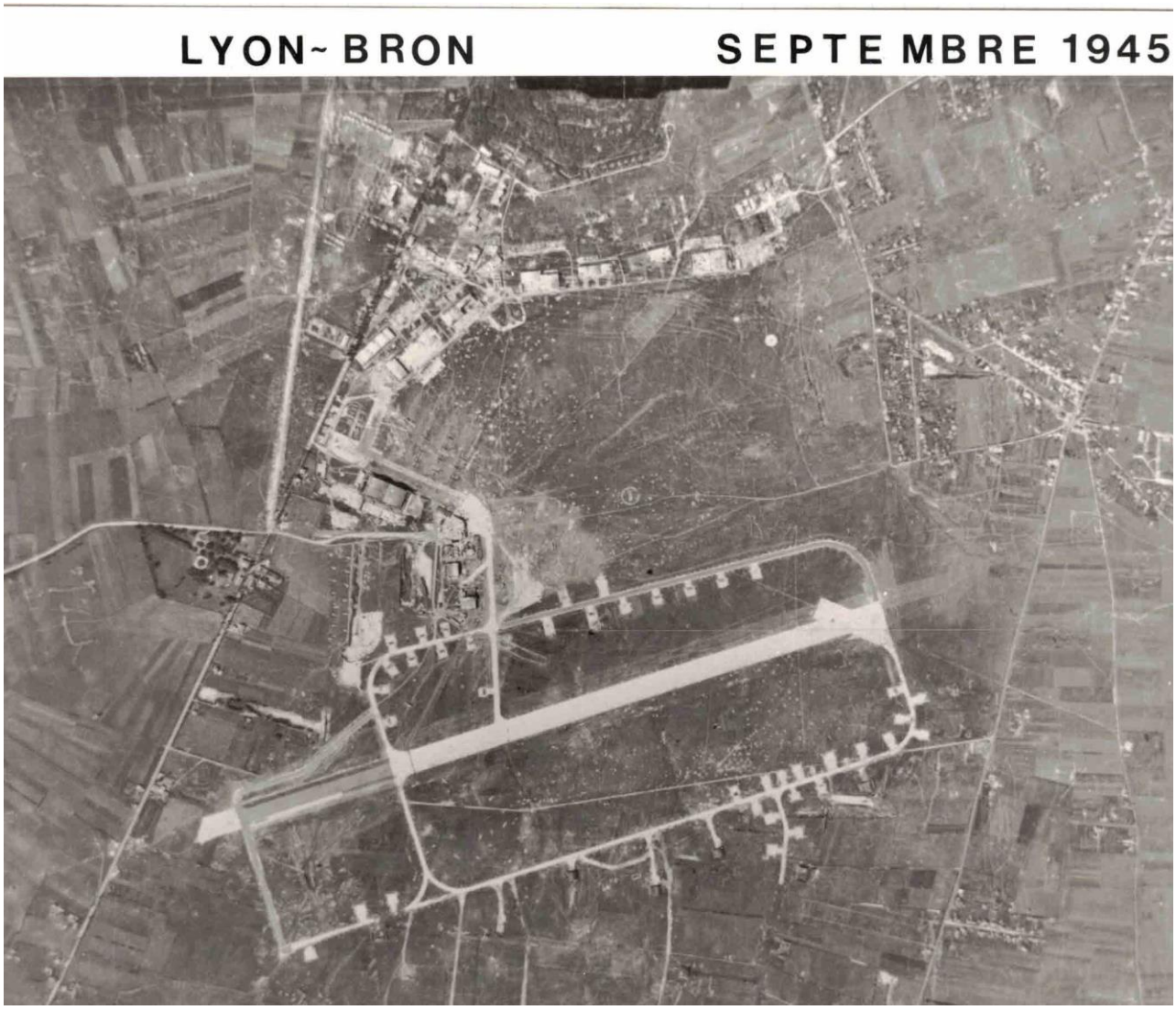


REGIME DES VENTS
DECLIN. MAGN. D = 7°12' W le 1-1-44
GHANGT ANNUEL 8' vers l'Est

PLAN DE L'AERODROME

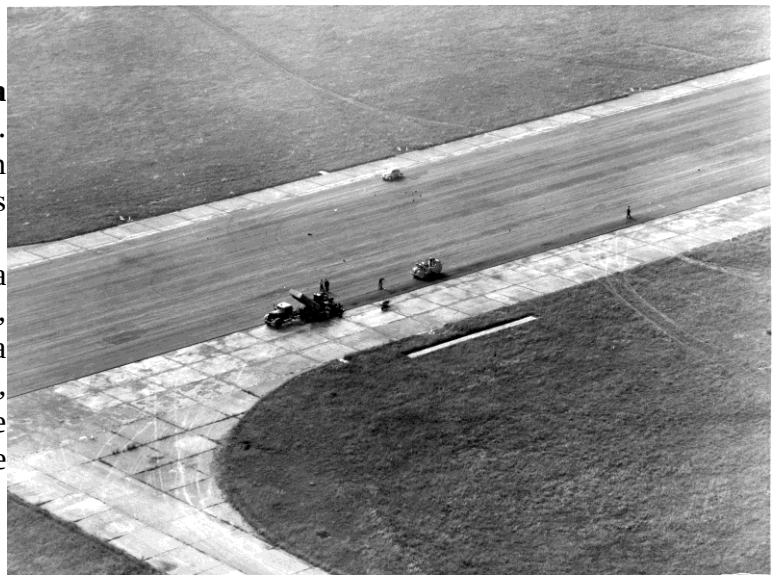


ECHELLE: 1/25.000
1000 500 0 1000 METRES



27 janvier 1950, le gouvernement des Etats Unis signe avec huit pays un accord de défense mutuelle. Des réunions préparatoires ont lieu pour choisir l'emplacement, au profit de l'armée de l'air des Etats Unis, d'un entrepôt de matériel aéronautique destiné entre autres au rapatriement de tous les stocks de matériel de guerre présents en Allemagne. Une localisation est envisagée en Angleterre, mais l'essentiel du système logistique de l'armée américaine se trouvant déjà en France fit préférer cette dernière**.** Bordeaux-Mérignac et ses facilités portuaires, Lorient avec son port et le terrain d'aviation de Lann-Bihoué, le terrain d'aviation de Lyon-Bron, le terrain d'aviation de Metz-Frascaty, le port de Nantes et le terrain d'aviation de Nantes-Rezé, le terrain d'aviation et les facilités portuaires de Saint Nazaire-Donges. Les terrains d'aviation de tous ces emplacements étaient tous sous juridiction civile et impliquaient des négociations complexes pour pouvoir disposer de facilités de fonctionnement. De plus, le trafic aérien commercial en expansion risquait de poser des problèmes dans l'avenir. L'ancien emplacement commercial et militaire du terrain de Lyon-Bron, situé dans le centre de la France, non loin du fleuve Rhône, était le meilleur endroit proposé en septembre 1950. La Commission de l'armée de l'air était favorable à l'utilisation d'un terrain d'aviation à la fois civil et militaire. En définitif, c’est l’aérodrome de Chateauroux-Déols qui fut choisi.

La longueur de la piste, entre seuils**, a** été longtemps de 1832 mètres. Constituée à l'origine de dalles en béton, elle sera revêtu d'un tapis bitumineux.
Dans les années 1955-1960, sera revêtue successivement de 130 kg/m2, puis de 230 kg/m2 d'un enrobé. Sa résistance, supérieure à 120 tonnes, permet de recevoir les appareils de tonnage parmi les plus élevés en service dans les années 1970.



DR

La piste principale est reliée par quatre bretelles, à une voie de circulation parallèle de 2400 mètres de longueur par 15 mètres de large. Cette voie de circulation recouverte, à l'origine de plaques PSP, sera revêtue progressivement d'un enrobé.

De septembre 1944 jusqu'à la fin des années 50, les aides à l'atterrissage et le balisage sur l'aéroport de Bron seront les installations mises en place par les aviations militaires alliées.

1951, l'approche de la piste de l'aéroport de Bron est équipée d'une ligne au sodium.

26 février 1953, l'aéroport de Bron devient aéroport de Classe B 'moyen trafic' et bénéficie d'un investissement de l'Etat pour 'redémarrer'.

DR

1955, l'accroissement rapide du trafic aérien et la capacité plus importante des appareils de nouvelle génération saturent l'aérogare dès que plusieurs avions décollent ou arrivent

simultanément. Quelques modifications sont apportées dans l'aménagement général, mais la place et limitée, de toute façon, il devient urgent que de nouvelles structures d'accueil soient mises en place. Mais il faut attendre que la Chambre de Commerce reprenne la concession de l'aéroport

28 avril 1956, reprise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon de la concession de l'aéroport de Bron, qui sera effective au 1er mai 1956. La concession porte sur 535 hectares de terrain (non compris le domaine militaire).

C'est en novembre 1956 qu'est prise la décision, par la Chambre de Commerce, de procéder à la construction d'une nouvelle aérogare. Les plans sont établis par les services de l'architecture de la Direction des Bases Aériennes, en accord avec leurs services locaux sur le plan de l'exécution.

A l'automne1944, une tour de contrôle provisoire édifiée par l'aviation alliée sur le toit du hangar Caquot sera remplacée en 1956 par une construction digne de ce nom.avant de disparaître en juin 1969 avec la construction d'un nouveau bloc technique doté d'une tour de contrôle

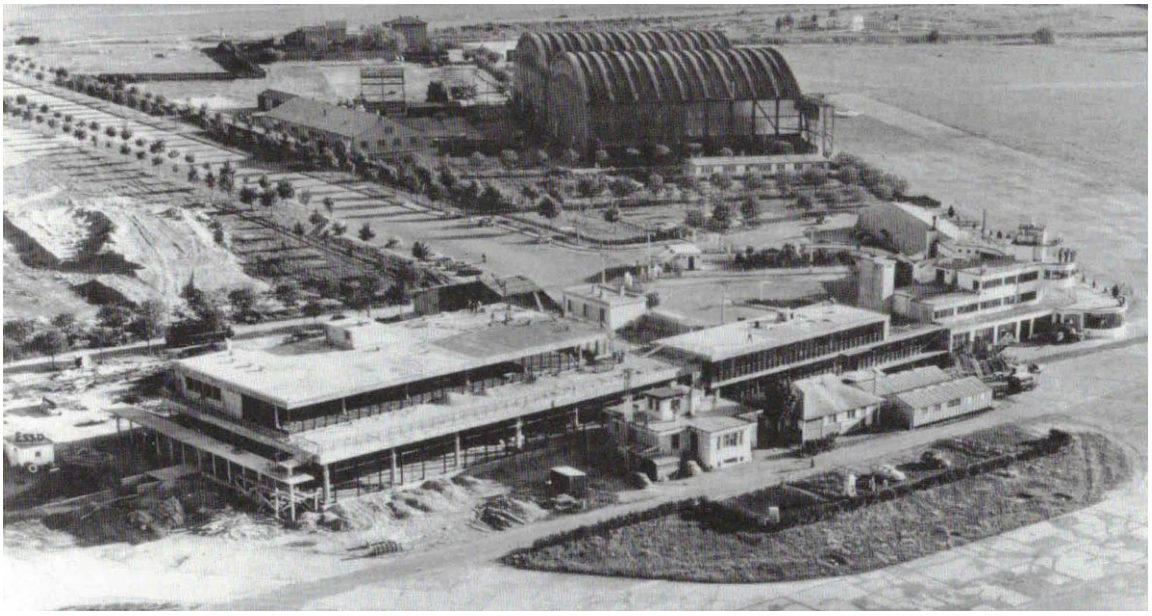
DR

Le renouveau de l'aéroport passe par la construction et la réorganisation de nouvelles structures :
1 milliard de francs sont nécessaires pour relancer l'activité de l'aéroport, dont 280 millions pour la construction d'une nouvelle aérogare

Suite à l'approbation du projet par le Ministère des Transports, la Chambre de Commerce obtient qu'un architecte local, Antoine Chomel (concepteur de l'aérogare de 1930) soit appelé pour donner son avis. La direction et la surveillance des travaux sont confiés aux Services des Bases Aériennes. Le plan de masse des installations, établi en tenant compte des bâtiments existants qui doivent être conservés (ancienne aérogare, hangar Caquot, hangar 6), est approuvé par la Décision Ministérielle du 21 janvier 1957.

Cette nouvelle aérogare est implantée, à l'est de l'ancienne aérogare, sur des terrains situés sur la commune de Chassieu. Sa construction nécessite la démolition du bâtiment de la Météo construit dans les années 1920. Le premier coup de pioche de ce nouvel ensemble est donné le 1er août 1957.

Aéro port de Bron 1960



DR

Bron 1959 , l'aérogare en construction DR

Dix-neuf mois après, le 4 avril 1959, les installations sont mises en service, la partie du bâtiment destinée à recevoir la restauration, située au premier étage, ayant été ouverte dès le 15 décembre 1958. M.Jacques Soustelle, Ministre délégué, procède à l'inauguration de l'aérogare, le 20 juin 1959, en présence des acteurs de cette réalisation : MM. Jacques Rerole et Clément Roques, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et de M. Courbier, Président de la Chambre de Commerce de Lyon.

https://www.aerosteles.net/stelefr-bron-aerogare

L'aérogare de Bron en 1960 DR

Ce bâtiment de 56, 95 mètres de façade pour 31,50 mètres de largeur est constitué par une ossature en béton armé dont la trame est de 9 mètres entre chaque élément. Il comporte trois niveaux, sous-sols, rez de chaussée et premier étage. Le niveau du rez de chaussée est surélevé de 1,20 mètre par rapport aux niveaux des cours et aires environnantes. La façade est entièrement réalisée en

menuiserie métallique, insérant des glaces de 10/12 mm qui permettent une bonne insonorisation des locaux. Les travaux de construction sont estimés à 280 millions de francs. Le gros œuvre est confié à l'Entreprise de Travaux Publics Thinet, la plâtrerie et les peintures sont assurées par l'Entreprise Linage, l'installation électrique est réalisée par l'Entreprise de Lestrade, la vitrerie et la miroiterie sont posées par la Société Troncy Fils et les menuiseries par l'Entreprise Salmon.

Cette aérogare se présente sur trois niveaux :

au sous-sol, les magasins pour les compagnies aériennes, une cantine et un bloc sanitaire pour le personnel, deux blocs sanitaires qui desservent les salles d'attente installées au rez de chaussée, et un local technique «ventilation-climatisation» ;

le rez de chaussée est composé d'un hall de 56 x31 mètres réservé à toutes les opérations propres au voyage aérien : deux salles d'attente (hors et sous-douane) séparées par un bloc de formalités. Deux filtres aménagés en permanence pour les formalités de contrôle des passagers et des visites des bagages à main sont conçus pour être exploités aussi bien au départ qu'à l'arrivée des voyageurs ; la salle d'attente hors douane est d'une surface de 810 m^2 où les passagers ont à leur disposition un bureau d'informations, une librairie-journaux-tabac, un bureau de poste et télécommunications, un bar et un service de locations de voitures sans chauffeur ; la salle d'attente sous-douane d'une superficie de 350 m^2 dispose des mêmes services que la salle d'attente hors douane avec en plus, un bureau change et un comptoir de vente de produits hors taxes (tabac, liqueurs et parfums) ; un hall d'accueil pour les formalités de départ et d'arrivée : au départ, les bagages sont reçus directement aux banques d'enregistrement propres aux compagnies aériennes, ou sur le banc de douane d'une vingtaine de mètres de longueur situé transversalement dans la partie ouest de la salle d'attente hors douane ; à l'arrivée, un grand banc de douane d'une quarantaine de mètres de long, disposé le long de la façade sud de l'aérogare permet la visite des bagages. Ces derniers sont mis à la disposition des voyageurs sur un quai disposé d'ouest en est qui traverse le hall d'accueil ;

DR

le premier étage est entièrement occupé par un restaurant. La salle principale climatisée a une surface de 552 m^2 pouvant être modulée par des cloisons mobiles. La conception de cette salle est l'œuvre de l'architecte Lépine avec Antoine Chomel pour consultant. La décoration, d'un aspect sobre et chaud, est l'œuvre de Perrin-Fayolle. Une salle plus petite a été aménagé pour les réceptions, les dîners d'affaires et les banquets de moyenne importance. Une fresque de 27 m^2, sur carreaux en émail de15 x15 cm, symbolisant le confluent du Rhône et de la Saône, œuvre de Myriam Bros, décoratrice lyonnaise, vient rehausser de son éclat l'entrée du restaurant.

DR

En liaison avec la construction de l'aérogare, un bâtiment de 46,10 m de façade et de 11,10 m de largeur, est édifié entre cette nouvelle aérogare et l'ancienne. Ce bâtiment, destiné à la partie administrative des organismes installés dans l'aérogare, dénommé «l'aile bureaux», s'élève sur trois niveaux :

au sous-sol est installé la chaufferie qui dessert l'ensemble de l'aérogare : deux chaudières au mazout de 82.50 calories chacune ;

au rez de chaussée, donnant tant sur le parking avions que sur la cour intérieure de l'aérogare, se situe le salon d'honneur réservé à la réception des passagers officiels ;

à l'étage, les bureaux des directions des diverses compagnies aériennes, du service des douanes, de la police, de la gendarmerie des transports aériens et de la Chambre de Commerce de Lyon.

DR

L’ancienne aérogare est reconvertie en bloc technique et accueille les services de la Météorologie Nationale, de la Navigation Aérienne et des Transmissions.

La construction de la nouvelle aérogare de Bron nécessite la démolition du bâtiment de la station météo. Les services des cartes et de prévisions, ainsi que la Direction régionale sont déplacés dans le bloc technique installé dans la première aérogare.
Une nouvelle station d’observations et de radio-sondage est construite, en 1958, à l’extrémité sud du terrain, en bordure de la piste. Cette station d’observations cessera ses activités en 1995 et le bâtiment sera détruit.

DR

17 février 1959, une décision ministérielle approuve l’avant-projet du Service des Bases Aériennes concernant le plan de masse de rénovation de l'aéroport de Bron.

28 février 1959, sur l'aéroport de Bron, seuls les appareils équipés de moyens de liaison radio air-sol et pouvant recevoir les instructions de la tour de contrôle sont admis à utiliser la piste en dur.

10 mars 1959, à 10 h 10, pour la première fois, une Caravelle pose ses roues sur l'aéroport de Bron. Il s'agit de la Caravelle, immatriculée F-BBHI, du Secrétariat à l'Aviation Civile, piloté par Gérard, lors des essais.

1960, un projet de construction d'une piste de 3.000 mètres sur l'aéroport de Bron est lancé dans le cadre de Lyon, ville olympique en 1963. Ce projet restera sans lendemain, la candidature de Lyon n'ayant pas été retenue.

1960, l'aéroport de Bron se classe en septième position dans le classement des aéroports français après Orly, Le Bourget, Marseille, Le Touquet et Toulouse, en ce qui concerne le nombre de passagers payants.

1960, quatre sociétés distributrices de carburant sont implantées sur l'aéroport de Bron : BP, Esso Standard, Shell-Berre et Air Total. Les produits délivrés sont : essence 80, 100, /130, 115/145 d'indice d'octane et du carburéacteur JP 1. La capacité totale de stockage de carburant sur l'aéroport de Bron est de 320 m^3. Quinze personnes sont employées par les diverses compagnies.

1960, les Services d'Etat présents sur l'aéroport de Bron sont : le Service de la Navigation Aérienne et de la Météorologie Nationale rattachés au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) ; la Police de l'Air et des Frontières qui dépend du Ministère de l'Intérieur ; la Brigade des Gendarmerie des Transports aériens rattachés à la Gendarmerie nationale ; le Service des Douanes dépendant du Ministère des Finances.

Dans les années 60, la piste sera utilisable, aussi bien en vol à vue, que par mauvais temps (conditions AMV), avec l'équipement suivant :

de jour, par des marques de peinture établies suivant les normes en vigueur (axe, seuils, barres de distance et QFU) ;

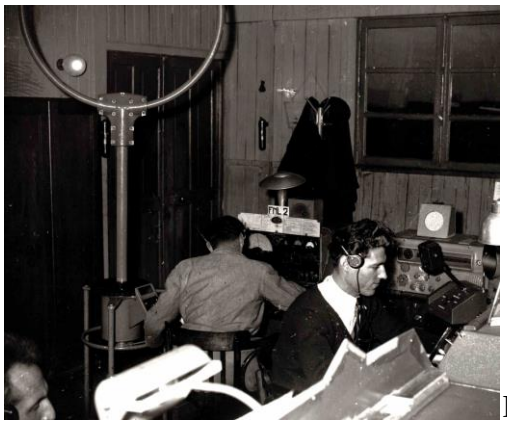
de nuit, par un dispositif de délimitation constitué par des plots lumineux enterrés, espacés de 50 mètres, et surmontés de vérines de couleur blanche équipées de lampes de 25 alimentées en 12 volts ;

par mauvaise visibilité, par un dispositif réalisé sur les 2/3 de la piste, depuis le seuil sud est constitué par des projecteurs équipés de lampes au sodium, disposées tous les 50 mètres ; par une ligne d'approche (ligne à gauche) de 1/700 mètres de longueur dans le prolongement sud de la bordure ouest de la piste,équipée de projecteurs munis de lampes au sodium, espacées de 50 mètres, entre lesquelles sont intercalés des projecteurs équipées de lampes à incandescence de 500 watts de couleur rouge ; et deux barres lumineuses transversales (300 et 600 mètres) complètent ce dispositif pour indiquer au pilote son emplacement par rapport au sud.

Ultérieurement, ces dispositifs seront modifiés : avec l'allongement de la piste et de son exploitation avec seuils décalés. Une nouvelle ligne d'approche axiale remplace l'ancienne ligne à gauche qui permettait aux appareils de l'aviation postale d'atterrir par tous les temps, mais qui ne se prête pas à l'atterrissage tous temps des avions de ligne, qui se fait en pilotage automatique.; par un balisage bidirectionnel haute intensité; et un renforcement haute intensité de la luminosité des seuils.

Dans les environs de l'aéroport, les principaux repères faisant obstacles à la navigation aérienne sont : de jour et de nuit, les 2 cheminées des usines textiles de Décines (85 et 114 mètres de haut construites dans les années 1920 et détruites dans les années 1960), les pylônes de TSF de Lyon-La Doua (6 pylones de 180 mètres et de de 200 de haut installés en 1917, détruits par les Allemands en 1944, et remplacés par 4 de 120 mètres, supprimés en 1961), à 15 kilomètres, le pylône de TSF de Tramoyes dans l'Ain (de 253 mètres de haut construit en 1934, actuellement cet émetteur ne fonctionne plus, mais l'antenne est toujours en place).

Dans les années 1960/70, la qualité des équipements d'aide à la navigation aérienne de l'aéroport de Bron était telle qu'elle permettait aux appareils de se poser avec des minima de visibilité de plafond. Alors que les aéroports parisiens et celui de Genève étaient plongés dans le brouillard en hiver, l'aéroport de Bron accueillait les déroutements.



DR

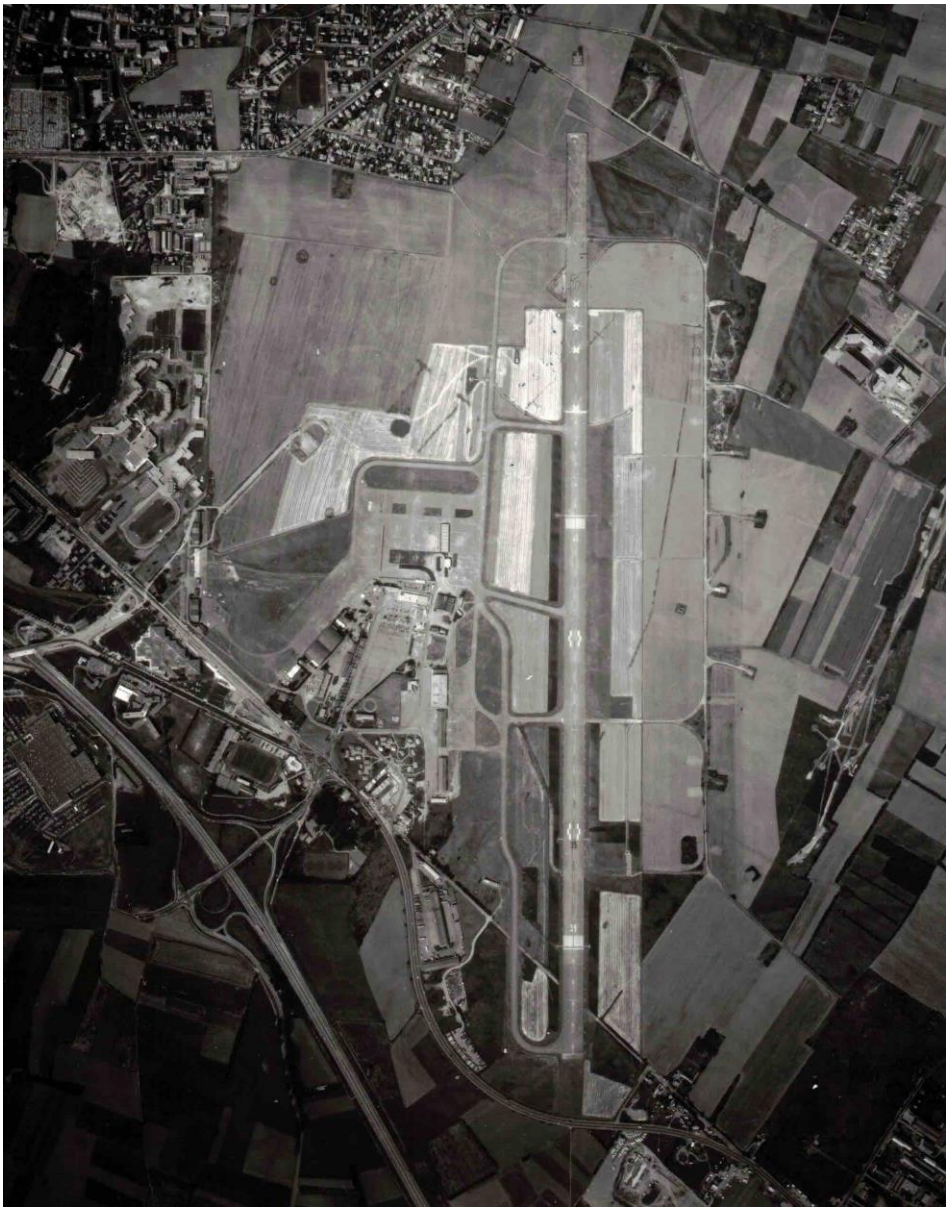
DR

Aéroport de Bron Personnel de la station gonio

De 1960 à 1973, un radar météo spécialisé dans la détection des orages (Decca Type RP1) fonctionnera à la vigie de l'ancienne aérogare de Bron.

DR

La décision ministérielle du 8 janvier 1962 décide de reculer le seuil sud de la piste de 200 mètres. Cet allongement est réalisé en gravier sur 80 centimètres d'épaisseur et recouvert de 200 kg/m^2 d'enrobé. La longueur de la piste est ainsi portée à 2030 mètres.
Cet allongement de la piste a été rendu possible par l'exécution des travaux de déviation de la route nationale n° 6 vers le sud. Ces travaux sont entrepris pour des raisons de sécurité tendant à accroître la hauteur de passage des avions au-dessus de la route nationale, lors des décollages vers le sud. Cette déviation, sur une longueur de 2017 mètres, est effective le 8 décembre 1961. Vers le nord, la présence des cheminées des usines de fabrication de soie artificielle de Vaulx en Velin et de Décines (deux cheminées de 85 mètres de hauteur et une de 114 mètres), ne permet pas d'envisager le recul du seuil de piste, bien que soit obtenu l'arasement à la côte + 60 de la plus haute cheminée. En revanche, la présence de terrains disponibles, au nord, route de Genas, permet d'envisager un prolongement de la piste, similaire à celui effectué au sud du nouveau seuil, c'est à dire une bande de roulement de 300 mètres utilisable pour l'envol des appareils en face sud. Les travaux de déplacement de l'ILS, ainsi que le détournement du chemin départemental n° 24 (ou route de Genas), permettent de rendre effectif le prolongement de la piste, en 1961. On obtient, ainsi une piste d'une longueur 'accélération-arrêt' de 2630 mètres, utilisable dès 1964.



Aéroport de Bron, vue d’ensemble vers 1964 DR

Novembre 1962, jusqu'à ce jour, les avions d'aviation légère utilisaient l'aire gazonnée trapézoïdale située à l'ouest de l'aérogare (seule piste d’envol et d’atterrissage avant la mise en service de la piste en dur). A compter de ce jour, seule une piste gazonnée de 800 mètres de long par 100 mètres de large est utilisable pour l'aviation légère.

.

1962, sur l'aéroport de Bron, le hangar 6 construit dans les années 1925/27 est le seul hangar d'aviation militaire qui subsiste à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Depuis la fin de la guerre, il accueille les avions des aéro-clubs, les appareils des propriétaires, la société de maintenance aéronautique Sauze et Ginoux, puis les avions des unités de réservistes, et enfin les hélicoptères de la gendarmerie. En 1962, ce hangar est destiné à accueillir les avions en transit d'Air Inter.

Aéroport de Bron, hangar 6 DR

Une enseigne lumineuse «LYON-BRON», visible de jour comme de nuit, est installée en mars 1963 sur le toit du restaurant de l'aérogare de Bron.

DR

1963, une aire de trafic de 40.000 m^2 avec huit postes de stationnement est réalisée sur le côté nord de l'aérogare de Bron.

Septembre 1963, le distributeur de carburant, la société La Mure, obtient la concession de 3.500 m^2 de terrain pour l'implantation d'une station-service pour automobiles en bordure du parking auto de l'aéroport de Bron.

En 1964, aux heures de pointe, les installations de l'aérogare ne permettent pas l'acheminement des passagers dans les conditions satisfaisantes, d'où des modifications à apporter dans la disposition des installations du hall principal. Avec l'augmentation des passagers en transit, l'aérogare de Bron devient un centre de correspondances. Une demande d'extension de l'aérogare est proposée au Service des Bases Aériennes. Dans l'attente de cette extension, des travaux d'aménagement sont entrepris au printemps 1965 dans le hall principal. Ils ont pour but d'augmenter la surface réservée au trafic national, qui prend une importance croissante au détriment de celle réservée au trafic international qui tend, lui, à se stabiliser. Ces travaux d'aménagement consistent à créer quatre salles d'embarquement et de regrouper les passagers avant leur départ. De ce fait, la surface de la salle

d'attente sous douane est réduite. De même, des modifications sont apportées à la structure des boxes réservés à la police et aux douanes. En complément, un système moderne de sonorisation est mis en place.

1964, le développement de l'aviation commerciale sur l'aéroport de Bron et suite à la création de la Compagnie Air Inter, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (CCIL), gestionnaire de la concession de l'aéroport, souhaite récupérer le hangar H 6 (seul ancien hangar militaire rescapé de la Seconde Guerre mondiale) afin d'abriter les appareils en transit d'Air Inter. Ainsi, au cours de l'année 1964, l'ACRSE est expulsé de ce hangar. Il faut toute la diplomatie et les relations d'Henri Lumière, Président de l'ACRSE, auprès de la CCIL et du Service de la Formation Aérienne et du Contrôle Technique (SFACT), pour qu'il obtienne deux hangars d'une superficie de 2.100 m^2 et un club-house qui sont installés dans le nord-ouest du terrain (approximativement à l'emplacement sud des hangars de l'aviation militaire). Ainsi, sont regroupés 54 avions dont 22 de l'ACRSE et de 32 appartenant à des propriétaires. Des sociétés de maintenance aéronautique et d'écoles de pilotage les rejoindront.

L'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est dans ce nouveau site à Bron DR

1965, 410 personnes travaillent sur l'aéroport de Bron.

1965, l''augmentation du trafic postal et du fret aérien oblige la CCIL à étudier de nouvelles réalisations et l''implantation d'un nouveau front de constructions, parallèlement à la piste, est envisagé, au sud du hangar Caquot.

1965, devant l'accroissement du trafic passagers et de la capacité des nouveaux appareils mis en service, de nouveaux agrandissements ont lieu dans l'aérogare de Bron.

1966, dix ans après la reprise de la concession de l'aéroport de Bron, la Chambre de Commerce de Lyon songe à l'aménagement d'un grand aéroport international de classe A dans l'Est lyonnais.

Pour faire face au développement de l'activité de l'aéroport de Bron, diverses mesures sont prises en 1966 pour l'accueil des passagers et le traitement des bagages. Les quatre salles d'embarquement mises en place en 1965 sont insuffisantes pour assurer l'embarquement des passagers des six avions d'Air Inter de «l'Etoile du matin» et de «l'Etoile du soir».

La difficulté a été résolue par le groupage dans une même salle de départ de deux destinations différentes. Par ailleurs, une cinquième salle départ sera mise en service sur un emplacement libéré par la nouvelle organisation des banques d'enregistrement. L'installation de celles-ci; en même temps qu'un tapis roulant pour l'évacuation des bagages permet à la fois une accélération très sensible des opérations d'enregistrement et la suppression des chariots de manutention des bagages.

1967, sur l'aéroport de Bron, extension de 4.100 m^2 de l'aire de trafic avec quatre nouveaux postes de stationnement.

1er avril 1968, suite à la restructuration de l'OTL (Omnibus, Tramways de Lyon), c'est l'association des transporteurs lyonnais Paget, Philibert et Citroën qui reprend la desserte de l'aéroport de Bron depuis le centre-ville de Lyon..

Il faut attendre 1969 pour voir débuter les travaux d'extension de l'aérogare de Bron. Sur la face est de celle-ci, 1.800 m^2 sont construits au niveau du rez de chaussée, et 300 m^2, au premier niveau, à l'usage de bureaux. Un aménagement de l'aire de manutention des bagages est en cours.

L'aérogare de Bron vers 1970 DR

Un nouveau plan d'ensemble des installations aéroportuaires de Bron est mis progressivement en place. Il s'agit du redéploiement de l'ensemble des bâtiments parallèlement à la piste.
Ainsi, le 18 juin 1969, un nouveau bloc technique avec tour de contrôle est inauguré. Il se situe à l'est du hangar Caquot. Il s'agit d'un bâtiment en dur construit par l'entreprise Maïa-Sonier. Construit sur un rez de chaussée surélevé avec sous-sol, ce bâtiment développe 30 mètres de façade et 10 mètres de largeur. Au premier niveau, il abrite les bureaux du commandement d'aérodrome, de son adjoint et de leur secrétariat, des salles d'accueil pour les usagers aéronautiques, ainsi que le bureau de piste, des bureaux régionaux d'information et d'assistance au vol pour les dépôts de plan de vol et renouvellement des licences pilotes.
A ce bâtiment est accolée la tour de contrôle, haute de quinze mètres, qui est dotée des dernières innovations techniques. Peinte de couleur blanche, à son origine, elle changera de couleur avec le temps…*!*

Bron, vers 1970, le nouveau bloc technique et le hangar Caquot Dr

Au cours des années 1960, le Centre de tri postal de Lyon, situé à proximité de la gare de Lyon-Perrache, s'est trouvé saturé par l'augmentation du trafic postal. La décision de construire un nouvel établissement, venant soulager l'ancien d'une partie de son trafic, a alors été prise. Le choix du site de l'aéroport de Bron s'est imposé naturellement car la Poste était de longue date un utilisateur du transport aérien, en outre, un centre de tri construit à l'aéroport de Paris-Orly montrait tout l'intérêt pour le tri postal d'un site aéroportuaire. Bron a été le deuxième centre de tri de ce type. Par la suite, cette politique a été poursuivie sur de nombreuses escales aéroportuaires.
L'opération a été menée avec une rapidité remarquable : demande d'installation formulée par le Ministre des PTT en 1966 ; construction rapide du bâtiment en matériaux légers par l'entreprise lyonnaise Pitance. Le choix d'une construction légère étant justifié par la perspective du transfert à moyen terme de l'aéroport à Satolas. Inauguration du centre de tri postal Hors Classe, le 1er août 1969, et fonctionnement à pleine charge, le 1er octobre 1969.
Le Hangar H 7, bâtiment rectangulaire d'une surface de 2109 m^2 de 102 x 23 mètres sur un seul niveau est situé parallèlement à la piste dans l'alignement des installations aéroportuaires. Il comporte dans sa partie nord, sur une surface de 568 m^2, les locaux administratifs de la Poste et d'Air France, dont une salle de repos pour les équipages ; au centre, l'entrepôt postal de 820 m^2 avec une hauteur sous plafond de 4, 5 mètres est affecté à l'activité de transbordement : constitution sur chariots de sacs postaux triés par escale aérienne de destination et tri par escale des sacs échangés d'avion à avion. L'entrepôt s'ouvre par un sas sur le quai routier, et par deux sas, dont l'un équipé d'une bascule, sur le parking avion. Le rôle de cet entrepôt dépasse largement le seul intérêt local comme on le verra plus loin ; au sud, la salle de tri couvre 960 m^2.
En 1975, le transfert de l'escale aéropostale à Satolas faisait disparaître l'avantage du positionnement du Centre de tri de Bron. En outre, le bâtiment était trop petit pour recevoir les nouvelles machines de tri automatique et le matériel de conteneurisation qui les accompagnait. Dès lors et comme prévu dès la conception, le Centre de tri de Bron était condamné à brève échéance. Un nouveau centre géant et largement mécanisé construit rue Paul Montrochet, près du marché-gare de Lyon, absorbait progressivement le personnel et les fonctions du Centre de tri de Bron qui fermait en mai 1978. Le Centre de tri de Bron n'a fonctionné que 9 ans, mais a offert une qualité de service et une fiabilité très satisfaisantes. Il a laissé à son personnel le souvenir d'un établissement à taille humaine avec tout ce que cela implique de positif sur le plan des relations sociales, professionnelles et humaines.

Puis vers 1980, les aéro-clubs quittent les bâtiments et hangars qui se situaient au nord-ouest de la zone aéroportuaire (emplacement approximatif de la base aérienne militaire) pour s'installer dans ce hangar. Ce hangar H7 accueille également les bureaux de l'Union Régionale des aéro-clubs ., Sur le côté nord du hangar H7, une partie est aménagée en bureaux pour les aéro-clubs, salle de réunion et bar-restaurant, sous l'enseigne 'Aux Ailes ' dirigée par Madame Mairel, puis 'Au Club' animé par Mme. Michèle Voisin. Ce bar-restaurant est détruit en 1997, suite à des mouvements du terrain sur lequel est construit le hangar. En 2020, cet hangar abrite toujours les appareils des aéro-clubs locaux

Aéroport de Bron Hangar H 9 H 7 H 5 DR

1er août 1970, mise en service d'une aérogare de fret. Le bâtiment, **H 5** est construit à partir de 1968 par la Société C.M.E (Construction Métalliques d'Entreprises) et par l'entreprise de travaux publics Deluermoz. D'une surface de 3.656 m^2 (90 mètres de façade sur 40 mètres de large), il s'ouvre à l'ouest sur un quai avec auvent pour les activités de manutention des camionneurs, à l'intérieur, une mezzanine sert de local administratif. Les hangars 5 et 9 ont la particularité d'avoir le sol de leur terrain en contre-bas à l'ouest : en effet, le sol du hangar est à l'est au niveau du tarmac, et à l'ouest il est surélevé d'environ 1,50 mètres, du fait de l'existence du quai. Lors de la construction des hangars H5 et H 9, ils avaient la même destination, à savoir de servir de gare de fret pour les transporteurs routiers. Ces derniers regroupaient à Bron leurs expéditions, les triaient entre fret avionné (expédition par avion) et fret camionné (expédition par camion). Le **B 3** bâtiment en préfabriqué est juxtaposé sur le côté nord du hangar. Dans les années 1980, le hangar H5 retrouve une activité plus diversifiée : dans sa partie ouest, la surface est réservé aux Services de la Navigation aérienne et à l'atelier radio-avions (ARUR), pour les aéro-club au Sud, alors que la partie Est accueille les avions de propriétaires et des ateliers d'entretien avion, successivement Rectimo et Marrillet. Au départ des Services de la Navigation aérienne, AERA, Air Evasion Rhône Alpes, école de pilotage s'installe au 1er étage et Azur Hélicoptère aménage des bureaux pour son activité école et transport public au rez de chaussée. En 2020 Avenir Aviation, école de pilotage, occupe les locaux d'Azur Hélicoptère.

DR

Le hangar **H 9** construit dans les année 1968/70 d'une surface de 2462 m^2 est destiné aux entreprises de transport effectuant des opérations d'importation/exportation. Après 1980, il fut occupé par les avions de propriétaires et par Marillet Maintenance Aviation dans sa partie Sud. Au départ de cette dernière, en 1995, sur environ 600 m^2 , il fut occupé par Loc'Héli, puis pzr Hélicoptères de France, qu'elle partage depuis le printemps 2019 avec son holding Mont Blanc Hélicoptères Le **B 11,** bâtiment en préfabriqué, juxtaposé sur le côté nord du hangar H9, était destiné à abriter les services des transitaires qui occupaient le hangar H9.

DR

1970, le personnel de la Chambre de Commerce de Lyon relevant de l'exploitation de l'aéroport de Bron comprend quarante-cinq personnes ; quatre cadres, trois employés de bureau, vingt-six hôtesses, huit surveillants, et quatre jardinières d'enfants. Trente-neuf personnes ne relevant pas du statut du personnel de la Chambre de Commerce sont employés sur le site : vingt-six employés et femmes de ménage et treize pompiers.

1970, doublement de la surface de la gare de fret (hangar 5).

1973, avec 1.255.000 passagers, l'aéroport de Bron se classe en 3ème position des aéroports de province, derrière Marignane 1.946.000 passagers, et Nice 1.919.000.

1975, la surface totale des planchers de l'aérogare de Bron est de 9.681 m2, dont 4.205 au sous-sol; 3.487 au rez de chaussée et 1.989 au premier niveau.

1975, la surface revêtue totale de la piste est de 157.620 m^2, et celle des voies de circulation de 78.762 m^2. Une bande de sécurité, train rentré, située à l'est de la piste principale, atteint une surface de 72.000 m^2.

Nuit du 19 au 20 avril 1975, toutes les activités aéronautiques commerciales de l'aéroport de Bron sont reportées vers celui de Satolas.

Vue générale de l'aéroport en 1975 DR

Evolution de l'infrastructure de l'aéroport de Bron 1940-1975 (C) CALM 09/2022