

Bref historique de l'aéroport de BRON.

En mai 1910 se tient sur le terrain de la Poudrette à Villeurbanne une « semaine de l'aviation » qui restera un énorme succès populaire.

Le 28 septembre 1910 la mairie de Bron est saisie d'un projet de création d'un « Champ d'expériences d'aviation ». Inauguration les 12 et 13 novembre de la même année.

Dès le 11 février 1911, Louis Kimmerling qui est le chef-pilote de l'école nationale d'aviation de Bron réalise des vols significatifs. La même année on réalise Bron – Bourg en Bresse, l'année suivante Etampes –Bron et en 1913 Bron – Paris à 126 de moyenne.

Dès 1914 le terrain devient militaire On construit les premiers hangars sous le fort de Bron tandis que des usines d'assemblage d'avions s'implantent sur le site.

Les escadrilles viennent s'équiper à Bron avant de monter au front. Le champ devient terrain d'aviation. En avril 1919 Henri Roget relie Bron à Rome en 7 heures avec du courrier.

Le terrain est alors entièrement sur Bron et mesure 1100 m dans son axe N-S.

En 1921, 35 hectares sont ajoutés venant de la commune de Chassieu.

A partir de 1921 vont se développer les lignes aériennes commerciales avec Paris et Marseille puis un embranchement sur Genève.

Entre 1925 et 1927 les hangars 6 sont construits. Ce sont ceux que l'on peut voir le long de la route qui mène à Castorama. Ils n'ont plus abrité d'avions depuis près de 30 années !

En 1929 on commence les travaux de ce qui deviendra l'aérogare la plus moderne du monde. Elle est située sur l'emplacement de Castorama actuel. Elle est inaugurée le 14 décembre 1930. A partir de ce moment Bron verra passer tout ce qui vole en Europe en matière d'avions de transport civil. Les militaires, de leur côté, ne manqueront jamais l'escale 'gastronomique'. Les avions changent d'aspect. Les cabines se ferment, la toile est remplacée par l'aluminium et les monomoteurs laissent place au multi moteurs plus sûrs. Parallèlement une activité de tourisme est entretenue sur le site et l'Aéro-club du Rhône est un des plus anciens de France.

En 1931 est entreprise la construction du hangar Caquot qui se distingue par une architecture audacieuse. Ce hangar héberge en 1944 la première Tour de Contrôle. Ce n'est qu'en 1969 qu'une véritable Tour prendra du service.

Entre 40 et 42 une activité commerciale persiste.

Le 10 mai 1940 la Luftwaffe attaque le terrain et détruit toutes les installations militaires. Le Groupe de Chasse III/9 stationné sur le terrain tente de poursuivre l'ennemi avec ses Dewoitine 510 et ses Morane 406. Il est commandé par le Commandant Viguier.

Une piste en dur de 1100 m. est construite par les Allemands. Elle est située sur la commune de Chassieu. C'est la piste actuelle. Fin 42 l'activité commerciale cesse suite à l'occupation de la « zone libre » par les Allemands. Le 30 avril 1944 240 B-17 Américains bombardent l'aérodrome. Tous les hangars sauf les 6 et le Caquot sont écrasés. L'aérogare est en partie détruite également.

Après les différents débarquements alliés le terrain est repris aux Allemands et différents groupes de chasse, de reconnaissance et de bombardement (dont les Maraudeurs) y stationnent plus ou moins longtemps.

La fin de la guerre voit des B-24 venir ravitailler les troupes d'Italie. Puis ce sont les retours de déportés et les ponts aériens vers l'Afrique du Nord.

Le 7 juillet 1945 un nouveau chasseur Français fait son premier vol sur le terrain de Bron. Il s'agit de l'Arsenal VB-10 qui a été construit à Villeurbanne.

De 1946 à 1975 l'activité commerciale reprend tandis que l'activité militaire se réduit. Bron n'abritera plus d'unité opérationnelle. Seule une unité de réservistes persistera quelques temps avec des Morane MS-475 et des SIPA-12. La BA-942 partira s'installer au Mont Verdun. Les casernements seront démolis et le site sera réoccupé par l'Ecole du Service de Santé des Armées.

Le 20 juin 1959 une nouvelle aérogare est inaugurée dont il ne reste plus que le Bât A de nos jours. Une galerie couverte la reliait aux parkings. Il en reste un morceau qui sert de parking abrité.

En 1962 la piste est rallongée une première fois coté sud pour porter sa longueur à 2330 m. En 1964, en la rallongeant vers le nord elle mesurera 2630 m.

Outre un important trafic passager national et international, Bron est un nœud du réseau de la Postale de Nuit.

Les avions à réaction font leur apparition à la fin des années 50 et on peut admirer des Caravelle, Boeing 707 et même des Comet.

Bron est aussi le siège nombreux meetings aériens qui enthousiasment les foules voyant les acrobaties des pilotes téméraires. Les accidents n'y sont pas rares et l'un des plus retentissants est certainement celui qui coûta la vie à Maryse Bastié le 6 juillet 1952.

En 1975, avec la mise en service de l'aéroport de Satolas, aujourd'hui St Exupéry, toute activité commerciale cesse à Bron. Il y reste les Aéro-clubs, les écoles de pilotage avion et Hélicoptère et quelques sociétés de travail aérien. Coté trafic l'aéroport devient un aéroport d'affaires et il est courant de voir sur le parking de la nouvelle aérogare de magnifiques Jets d'affaire.

Yves Laurençot
Source : Archives SLHADA