

En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron, début des travaux de construction de la piste en dur

Le 28 septembre 1910, Monsieur Bouchet de Fareins, administrateur de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron (société anonyme au capital de 200.000 francs), informe le Maire de Bron du projet de réaliser : *« sur le terrain de votre commune, en avant des glacis du Fort de Bron, sur des terrains affermés et compris entre la route nationale n°6 de Paris à Chambéry, le chemin vicinal ordinaire de Saint Priest à Vaulx et les chemins vicinaux ordinaires n°6 du Chêne, n°15 dit de Saint Jean, un champ d'expérience d'aviation et d'y élever des hangars, tribunes, clôtures, etc.. »*

75 hectares de champs et des terres agricoles sont acquis par la Société de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Les haies sont arrachées et les fossés comblés. L'ensemble du terrain est nivelé, puis compacté afin d'établir une aire gazonnée en ligne droite d'environ 1200 mètres de long, orientée sensiblement nord-sud. L'inauguration officielle du terrain d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910, en même temps que l'ouverture de l'Ecole Nationale de Pilotage de Bron.

Le 15 juin 1912, la Municipalité de Lyon était chargée par l'Etat Français d'une étude pour la création officielle d'un centre d'aviation militaire à Bron. Une rencontre eut lieu, le 17 juin, entre le Maire de Bron, les représentants de la Municipalité lyonnaise et le Conseil d'Administration de l'Ecole Nationale d'Aviation, afin de définir l'implantation de ce centre d'aviation. Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron. Ces terrains étaient cédés à l'Etat, le 20 juillet 1912. En date du 23 août 1912, le Conseil Municipal de Bron décidait à l'unanimité d'appuyer la création d'un centre d'aviation militaire sur le champ d'aviation de Bron. Une somme de 500 francs était versée par la Municipalité de Bron à titre de subvention, renouvelable chaque année. A préciser : l'aire gazonnée étant propriété de l'Ecole Nationale d'Aviation, le centre d'aviation militaire s'installe sur des terrains qu'il a acquis en bordure de l'aire gazonnée, et que l'utilisation de celle-ci par les appareils militaires résulte d'un accord entre les deux utilisateurs.

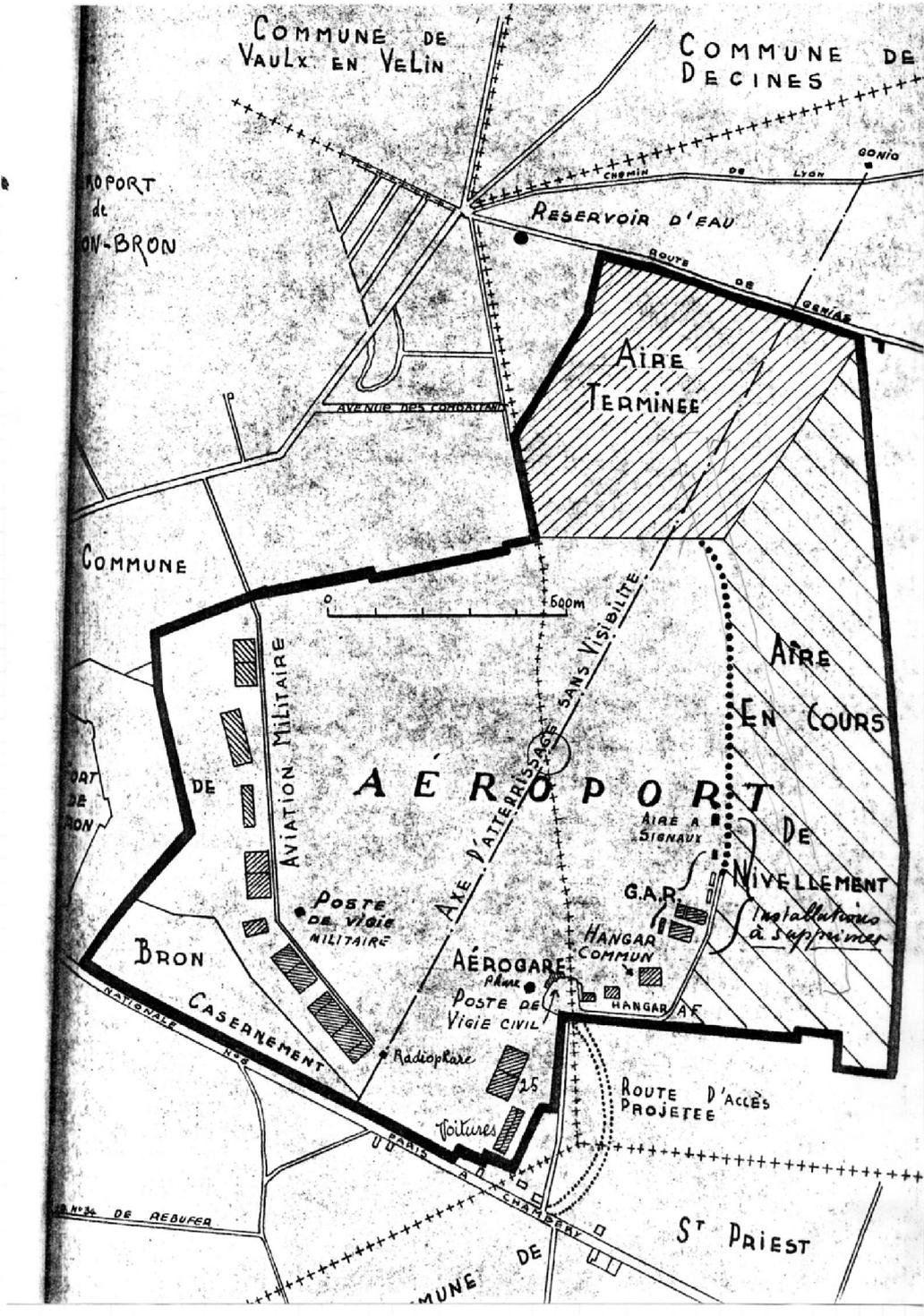
En 1914, L'Ecole Nationale d'Aviation de Bron a fermé, et le terrain d'aviation est militarisé.

C'est sur cette aire gazonnée, dans un axe balisé, entre la base aérienne à l'ouest, et les installations aéroportuaires, à l'est, de l'automne 1910 au printemps 1944, qu'évoluèrent à Bron les appareils civils, militaires et commerciaux.

Vers 1935, il devient urgent de trouver une extension de l'aérodrome du fait de l'allongement des distances de décollage et d'atterrissage des avions commerciaux et militaires aux performances plus importantes. En mai 1935, il est décidé l'ouverture d'une enquête d'utilité publique, suivie d'expropriations, en vue d'acquérir et d'aménager une zone de trente hectares au nord-est du terrain, et de quinze hectares au sud-est, pour l'aménagement d'une piste en dur. Cette zone est finalement portée à 90 hectares de terrain situés sur les communes de Chassieu et de Saint Priest dans le département de l'Isère, à l'époque.

Le 7 octobre 1940, le Secrétaire d'Etat à l'Aviation demande à Monsieur l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Rhône un projet d'exécution d'une piste d'envol sur des terrains appartenant à l'Etat. Le Service des Ponts et Chaussées du Rhône en étudie la faisabilité. La dépense autorisée serait de 7.200.000 francs.

En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron,
début des travaux de construction de la piste en dur



CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron, début des travaux de construction de la piste en dur

A la suite d'un appel d'offres, les travaux de construction de cette piste sont confiés à l'Entreprise de Travaux Publics Chemin. Orientée nord-sud, d'une longueur de 1100 mètres sur 60 de large, cette piste serait constituée par une épaisseur de 15 centimètres de sol stabilisé en ciment et surmontée d'une couche de béton de 10 centimètres d'épaisseur. En définitif, ce seront des tronçons en dalles de béton de 5x5 mètres et de 15 centimètres d'épaisseur. En 1943, les troupes d'occupation allemandes décident d'allonger la piste de 350 mètres vers le sud. C'est ainsi, qu'au printemps 1944, une piste de 1450 mètres de long sera opérationnelle.

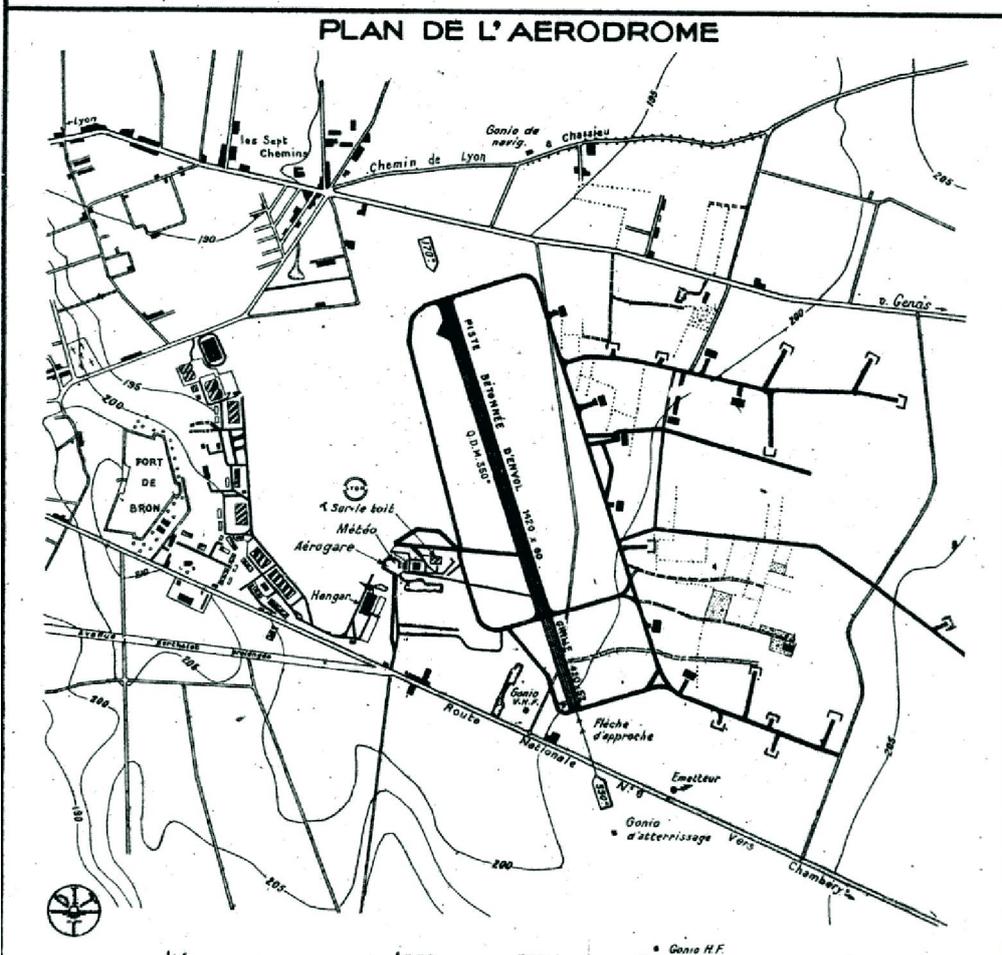
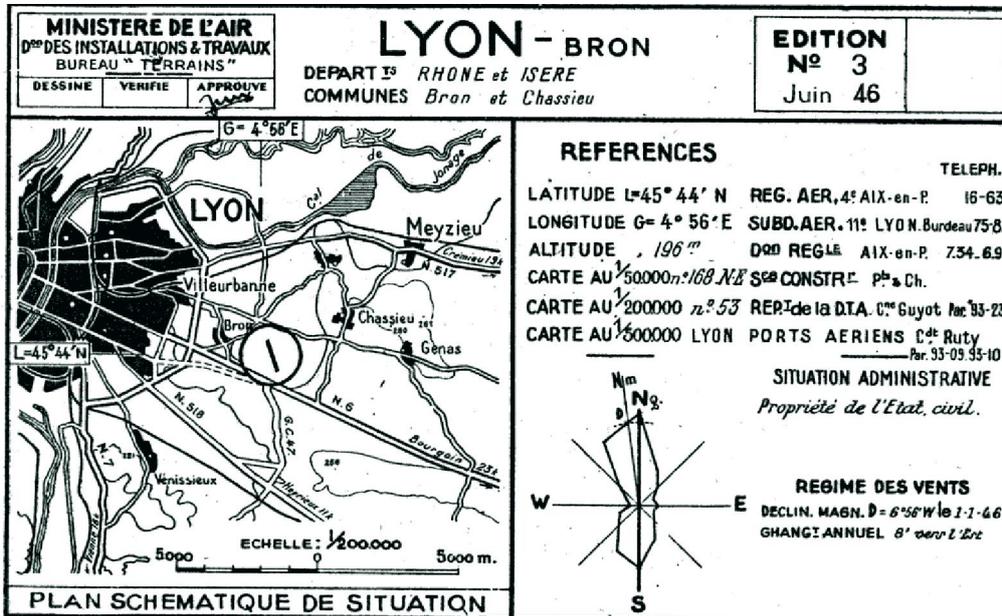
Monsieur Raymond Aubrac, grande figure de la Résistance et Commissaire Honoraire de la République, a bien voulu nous confier, dans une lettre datée de décembre 1990, quelques souvenirs sur le chantier de la construction de la piste de l'aérodrome de Bron : *« Après un appel d'offres des Ponts et Chaussées, l'Entreprise de Travaux Publics Chemin fut adjudicataire du chantier de construction d'une piste sur l'aérodrome de Bron. Chantier qui débute au cours de l'été 1941. Jeune ingénieur dans cette entreprise, Monsieur Paul Chemin me désigna comme conducteur de travaux sur ce chantier qui comportait deux parties : le terrassement et la coulée des dalles, car les Ponts et Chaussées après quelques hésitations avaient écarté la solution en sol stabilisé pour revenir aux classiques dalles de béton. L'Entreprise Chemin disposait d'une batterie, importante pour l'époque, de bulldozers et de niveleuses. Mon travail consistait à surveiller les travaux de topographie et à mesurer les cubages, non sans se fréquenter discussions avec les surveillants de travaux de l'Administration. Le béton destiné au revêtement de la piste était fabriqué par cinq grosses bétonnières installées en ligne qui déversaient directement le matériau dans des wagonnets roulant sur des voies de chemin de fer Decauville ; les wagonnets étaient poussés à la main jusqu'au lieu d'épandage. Tandis que le terrassement ne se faisait que de jour, la coulée du béton était continue et le chantier travaillait en trois postes. Six cents hommes étaient employés et le chantier se poursuivit pendant plusieurs mois au cours de l'année 1942. Ultérieurement, j'obtins de Monsieur Paul Chemin qu'il me laisse figurer sur les registres de son entreprise, tandis que je consacrais, avant la fin de l'année 1942, la totalité de mon temps aux activités de la Résistance.*

En février 1944, l'armée allemande construit une zone de dispersion sur 3250 mètres à l'est des limites du terrain sur la commune de Chassieu. Des bandes de roulement desservent neuf abris couverts pour avions de taille moyenne et dix-huit emplacements de stationnement en dur.

En juillet 1944, à l'est, depuis les limites de l'aéroport de Bron jusque dans la plaine de Genas, des personnels civils français requis par les autorités allemandes aménagent un chemin de roulement : abattage d'arbres, arrachage de haies, comblement de fossés, arasement des buttes de terre de buttes, nivellement, etc... Ces travaux ont pour but d'aménager une bande d'atterrissage satellite à 9 kilomètres de l'aérodrome de Bron, sur la commune de Pusignan.

En septembre 1944, à la Libération, le génie de l'armée américaine procède à des travaux d'allongement de cette piste. Par un apport en gravier sur 80 centimètres d'épaisseur, le sol est revêtu de plaques perforées métalliques (PSP : pierced steel plank), 432 mètres supplémentaires sont aménagés, au sud de la piste. Deux zones de sécurité sont aménagées à chaque extrémité.

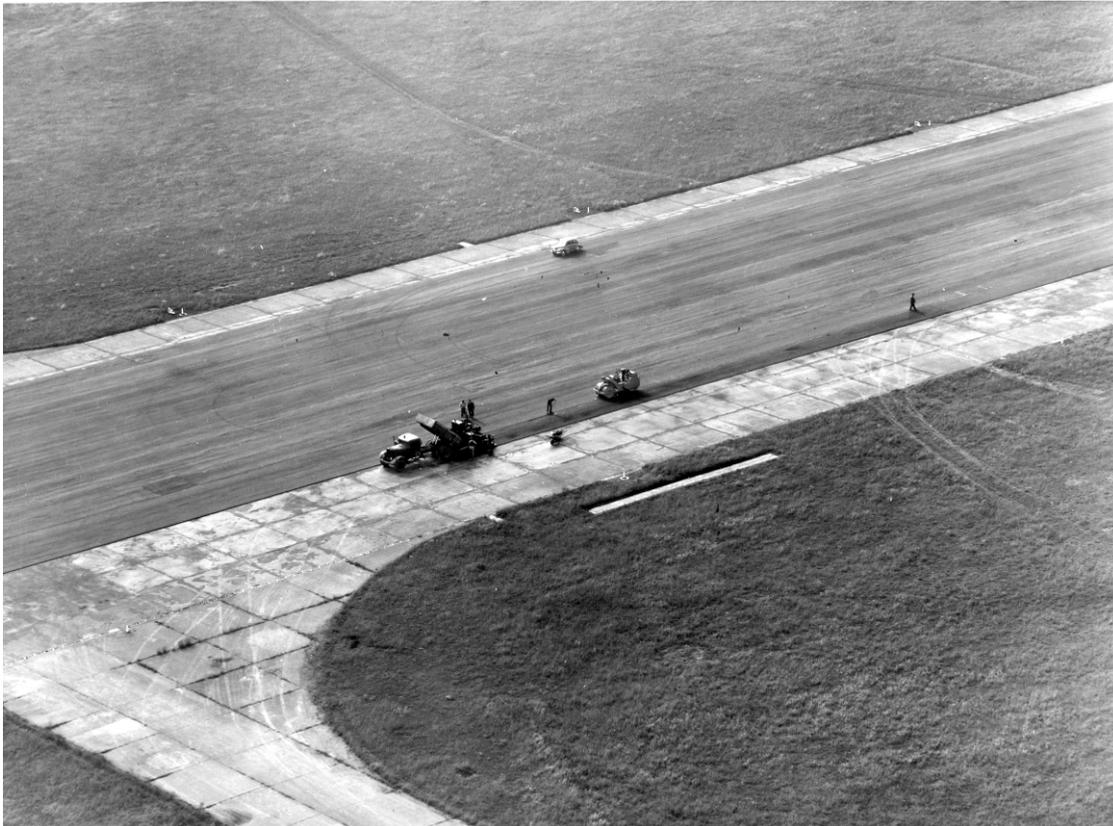
En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron,
début des travaux de construction de la piste en dur



CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

**En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron,
début des travaux de construction de la piste en dur**

La longueur de la piste, entre seuils, a été longtemps de 1832 mètres. Large de 60 mètres, dont 45 mètres revêtu d'un tapis bitumineux, la piste est reliée par quatre bretelles, à une voie de circulation de 2400 mètres de longueur par 15 mètres de large, parallèle à la piste principale. Cette voie de circulation recouverte, à l'origine de plaques PSP, sera revêtue progressivement d'un enrobé. La piste principale, 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.



les dalles de béton de 5x5 mètres et de 15 centimètres d'épaisseur à l'origine de la piste

A compter du 28 février 1959, seuls les appareils équipés de moyens de liaison air-sol et pouvant recevoir les instructions de la tour de contrôle sont admis à utiliser la piste en dur

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/m² 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,

**En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron,
début des travaux de construction de la piste en dur**

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.



En 1975, la surface revêtue totale de la piste est de 157.620 m², et celle des voies de circulation de 78.762 m². Une bande de sécurité, train rentré, située à l'est de la piste principale, atteint une surface de 72.000 m².

En complément de la piste en dur et des aires de circulation, l'aéroport de Bron dispose pour l'aviation légère d'une aire gazonnée située à l'ouest des installations aéroportuaires. En novembre 1962, l'aire trapézoïdale gazonnée jusqu'ici utilisée est remplacée, sur le même emplacement, par une bande gazonnée de 800 mètres de longueur et de 100 mètres de large. Cette bande gazonnée est destinée aux avions privés et à ceux des aéro-clubs.

Dans les mois qui suivirent le transfert des activités aériennes commerciales de l'aéroport de Bron vers celui de Satolas, en avril 1975, la longueur de la piste est ramenée à 1820 mètres et sa largeur à 45 mètres. Neutralisée du côté nord, le seuil nord est déplacé et la longueur maximale d'atterrissage est ramenée à 1520 mètres. Le raccourcissement de la piste a entraîné, une nouvelle fois, le déplacement des installations de l'ILS.

Avec la mise en service, au cours de l'été 1981, du nouveau bloc d'accueil situé sur le 'front est' des installations aéroportuaires, il n'y a plus de circulation au sol des appareils entre ce dernier et l'ancienne aérogare. La circulation des appareils vers le Hangar 6 et les installations de Transair se fait sur l'ex-bretelle au nord de l'ancienne aérogare jusqu'en 1985, au moment de la mise en service de la voie routière entre le Carrefour de l'Aviation et le

**En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron,
début des travaux de construction de la piste en dur**

Carrefour des Maraudeurs sur le Boulevard des Droits de l'Homme. La totalité des vols des avions de tourisme s'effectue sur la piste en dur, suivant la réglementation et en conformité avec les instructions de la tour de contrôle.

Du 3 au 13 août 2008, réfection complète de l'enrobé de la piste.



la longue file de camions chargés d'enrobé en attente

A défaut de pouvoir allonger la piste, la Direction des Aéroports de Lyon-Bron a choisi de la rainurer. Le rainurage (growing en anglais), consiste en la création, sur toute la longueur de la piste, de rainures transversales espacées d'environ 38 millimètres, profondes de 6 millimètres et larges de 6 millimètres également. « *Dans le cadre des règles du JAR OPS, la longueur de la piste d'un aérodrome est minorée d'office de 60 %. Par temps de pluie, la longueur nécessaire à l'appareil pour se poser et freiner est majorée de 15 %. Ces deux règles se cumulent et génèrent de fortes contraintes d'exploitation aux opérateurs aériens quant à leur choix d'aéroport* ». Le rainurage d'une piste vise à empêcher la stagnation de l'eau sur la piste par écoulement dans les rainures, on évite ainsi la formation de flaques. Les travaux qui débutent, en mars 2012, dureront six semaines et coûteront 370.000 Euro. Cet investissement permet d'optimiser la piste existante, à défaut de l'allonger. L'aéroport de Bron est le premier aéroport français à entreprendre le rainurage de sa piste.

En 1941, sur l'aéroport de Lyon-Bron, début des travaux de construction de la piste en dur © CALM 08/2021