

EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE DE L'AEROPORT DE BRON

1975-2022

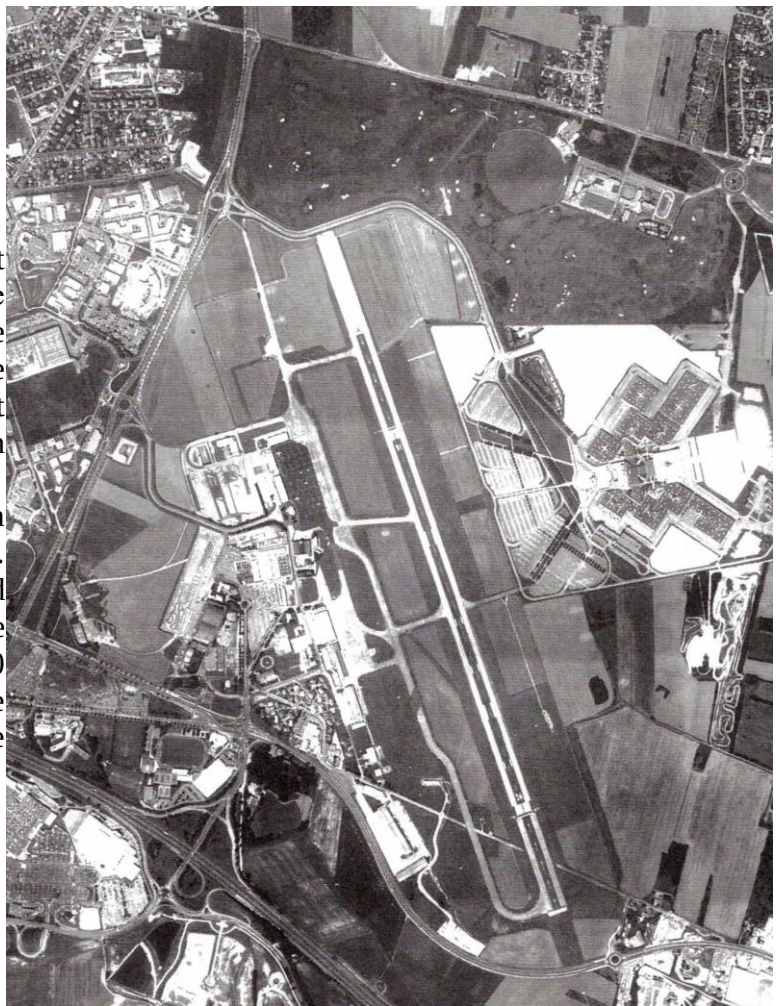
Dans le numéro d'avril-mai 1975 de 'Bron informations', journal d'information de la Municipalité, un article de Laurent Deschamps, conseiller de la Communauté Urbaine et conseiller municipal, montrant que l'emploi des terrains libérés ne va pas être simple. Va-t-on tenir compte des souhaits des Brondillants ?

La délibération du 23 mai 1975 du Conseil municipal de Bron (André Sousi, maire PS) a voté le transfert de l'aéroport de Bron sur Satolas. Le Conseil Municipal y a réaffirmé publiquement son opposition à tout maintien d'activités aéronautiques sur le site de Bron. (Bron informations, octobre 1976).

Puis dans le numéro de mai 1979, un point est fait par Jacques Moulin, Conseiller municipal sur les éléments favorables ou défavorables au déplacement du trafic des avions de tourisme ou d'école...

Dans les mois qui suivent le transfert de l'activité aéronautique commerciale de Bron vers Satolas, l'aérogare de Bron sera louée à une grande surface spécialisée dans le bricolage et l'aménagement de la maison (Californie, puis Castorama).

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.



1979, dans la zone aéroportuaire de Bron, construction du bâtiment **Bat N** à destination de la Délégation Régionale Rhône-Alpes de l'Aviation Civile.

1979, construction d'un hangar d'abri pour avions d'une surface de 1.800 m², au nord du futur terminal, et qui deviendra le hangar **H 2**, pour abriter les avions et hélicoptères d'aviation d'affaires sur l'aéroport de Bron.

1981, à l'ouest de l'emprise aéroportuaire de Bron, à l'emplacement de l'ancienne base aérienne, inauguration de l'Ecole du Service de Santé des Armées (ESSA) ;

au nord-ouest, sur une quarantaine d'hectares, aménagement d'une zone à vocation tertiaire dénommée Zone d'Activités du Chêne qui accueille 170 entreprises et environ 3.000 salariés en 2018.

au nord, la réduction de la longueur de la piste, qui est obtenue par sa neutralisation dans sa partie nord, permet, au-delà du seuil de piste, l'aménagement et de la création du Golf Bluegreen du Grand Lyon-Chassieu et d'un centre de formation de la police et d'une caserne de CRS.

26 juin 1981, inauguration du nouvel aérogare, bloc d'accueil ou terminal affaires de l'aéroport de Bron. Inaugurée par Messieurs Charrière, président de la CCIL et Malher, administrateur délégué de la Concession des aéroports, en présence de nombreuses personnalités régionales, la nouvelle aérogare de Lyon-Bron vient compléter les équipements déjà en place en offrant aux pilotes et aux voyageurs des services d'accueil, réservation d'hôtels, change, douane, police, salle de détente, bureau de travail, etc ...

De couleur sable comme le nouvel hangar pour l'aviation privée qui la jouxte, qui deviendra par la suite un hangar pour l'aviation d'affaires, à quelques pas de la tour de contrôle et du bureau de piste, l'aérogare occupe une superficie de 335 m²...

Au cours des années l'aérogare d'origine sera repeinte d'abord en blanc et ensuite en gris clair pour suivre la mode. Diverses enseignes extérieures lumineuses viendront embellir le terminal. L'intérieur de l'aérogare sera lui aussi modifié pour mieux répondre à l'évolution du trafic affaires et des mesures de sûreté mise en place, avec notamment un salon Prestige, la création d'un PIF, poste inspection filtrage, banque d'enregistrement bagages, et la réfection du pôle accueil et information.

La mise en service de ce nouveau bloc d'accueil complète l'ensemble des opérations de restructuration de l'aéroport de Bron et particulièrement la constitution du nouveau front d'aéroport parallèle à la piste.



DR

octobre 1982, la base de la Sécurité Civile, **H 17**, construite au sud du front des installations aéroportuaires de Bron devient opérationnelle. Le bâtiment abrite les bureaux, un atelier de mécanique, une salle des opérations et un hangar de 400 m² pouvant accueillir jusqu'à trois hélicoptères.

février 1983, mise en service d'un nouveau centre météorologique construit par la Météorologie nationale sur l'aéroport de Bron pour un coût de 7 M de Francs. Ce centre accueille, la station d'observations, le centre de prévisions, les services des transmissions et de maintenance, ainsi que les services d'études. Le 18 juin 1993, la Météorologie nationale devient Météo-France, établissement public administratif, le service officiel de la météorologie et de la climatologie en France.



DR

15 octobre 1984, la Section Aérienne de Gendarmerie (SAG) de Lyon s'installe dans une nouvelle structure, hangar **H 15**, au sud des installations aéroportuaires de Bron. La Gendarmerie Nationale décide de créer, le 16 mars 1957, la Section Aérienne de Gendarmerie de Lyon (SAG), dotée d'hélicoptères. Elle est implantée sur l'aéroport de Bron, à l'origine dans le hangar G ou 6 (ancienne dénomination des deux grands hangars d'aviation militaire, seuls témoins des années 1925/27). Vers 1980, elle occupe une partie du hangar H5,



Aéroport de Bron Hangars de la Sécurité Civile Section aérienne gendarmerie DR

1984, à l'est de la piste d'envol, sur une centaine d'hectares de la concession de l'aéroport, création d'un Centre d'Expositions et de Conventions, dénommé Eurexpo, qui atteint, en 2018, 134.000 m² d'expositions couvertes, le premier parc d'exposition en France après Paris.

Vers 1984/85, les appareils des aéro-clubs sont regroupés dans le hangar H 7 (l'ancien hangar de tri postal). Il n'y donc plus d'activité aéronautique au sol (ancienne aire gazonnée) au-delà du front des installations aéroportuaires, car il y a eu la création et le passage d'un nouveau boulevard à travers l'aire gazonnée qui servait de piste d'envol et d'atterrissage depuis la création du terrain d'aviation. Dans les années 85, sous l'égide de l'Union Régionale des Aéro-clubs, il est créé le Centre Inter-Clubs de Lyon-Bron (CICLB) qui regroupe une dizaine de clubs dotés de 25 avions. Le hangar H7 accueille les bureaux de l'Union Régionale des aéro-clubs, ainsi que son atelier radio-avions (ARUR). Sur le côté nord du hangar H7, une partie du hangar est aménagée en bureaux pour les aéro-clubs, salle de réunion et un bar-restaurant, sous l'enseigne 'Aux Ailes' dirigée par Madame Mairel, puis sous le nom 'Au Club' animé par Madame. Michèle Voisin. Cet aménagement est démoli en 1997, suite à des mouvements du terrain sur lequel est construit le hangar.

Les bureaux des aéro-clubs trouvent refuge dans l'ancien bâtiment du District Aéronautique, bâtiment N construit en 1980, en face du H7.



DR

10 décembre 1985, sur l'aéroport de Bron, fin de la construction du hangar **H 6** pour loger la société Transair. Les activités de la société Transair sont déplacées depuis son emplacement à l'ouest de l'emprise aéroportuaire vers le H 6 situé au nord du front des installations aéroportuaires. Ce hangar comporte une surface de 1.500 m² de locaux techniques et de 350 m² de bureaux sur deux niveaux. Investissement de 2,5 millions de francs. En septembre 2000, Transair cesse son activité sur l'aéroport de Bron. Business and Commuter Aircraft (BCA) qui reprend l'activité maintenance s'installe dans le H6. En septembre 2015, BCA cesse son activité à Bron, Azur Hélicoptères s'installe dans le H6 jusqu'à son départ en 2019.



DR

Aéroport de Bron vers 1990



DR

Hangar H 9

H 7

H 5



DR

H 5

Hangar Caquot

Terminal

H 2



DR

Terminal

H 2

H 4

H 6

Automne 1986, construction de la route d'accès à l'aéroport de Bron depuis le boulevard des Droits de l'Homme (cette route coupe l'ancienne aire gazonnée qui servait pour les atterrissages/décollages depuis l'origine de l'aéroport).

10 septembre 1987, sur l'aéroport de Bron, inauguration du Centre Routier de Chassieu, implanté à l'ouest du futur hangar H 6, par le Ministre des Transports, M. Jacques Douffiagues. Les bâtiments (services administratifs et restaurant) seront détruits, vers 2015, ainsi que les aires de stationnement des camions, afin de permettre l'agrandissement des aires de stationnement avions et la construction du hangar H 14.



DR

9 mars 1989, inauguration des bureaux et du hangar **H 4**, construit par la Société Aéronautique Rhône Alpes (S.A.R), pour une surface de 1.600 m², regroupant abri avions, atelier de maintenance et bureaux. Les Services Aéronautiques Roannais (S.A.R) ont été créés en 1980 par Lucien Magnat, pilote professionnel. En 1981, Messieurs Lacour, Magnat et Rejony se sont associés, alliant leur passion à l'activité qu'ils exerçaient depuis longtemps déjà dans la région, et S.A.R. Avions Taxis se voyait agréée transport public par le Ministère des transports. En 2019, ce hangar est occupé par la compagnie Oyonnair.

Novembre 1989, la première aérogare de Bron (inaugurée en 1932), désaffectée depuis 1983, est détruite.

«Au début des années 1990, l'Aviation Civile confie au Service des Bases Aérienne les travaux de remise en peinture de la tour, le blanc antérieur ayant besoin d'être rafraîchi...L'architecte de la Chambre de Commerce conseille alors, à l'époque, la couleur verte car dit-il «d'un côté, nous avons un signal rouge avec le totem d'Eurexpo et de l'autre, nous aurons la tour de contrôle de couleur verte. Comme dans l'entrée d'un port, nous aurons un fanal rouge et un vert.» Voilà, pour l'anecdote». Extrait d'Aéropresse



DR

1996, rénovation de l'aire de stationnement avions et parking commercial, réfection totale du balisage, climatisation du terminal de l'aéroport de Bron.

Été 1996, sur l'aéroport de Bron, fermeture du bureau de piste et du service météo. Ces fermetures entraînent le mécontentement de nombreux utilisateurs de l'aéroport. Les bureaux du bloc contrôle sont restructurés pour accueillir la brigade de gendarmerie des transports aériens

1997, sur l'aéroport de Bron, dans le hangar H 7, démolition des bâtiments où étaient implantés les bureaux et salles de réunions des aéro-clubs, ainsi que le bar-restaurant 'Au club' tenu par Madame Michèle Voisin.

2005, rénovation du terminal affaires et mise en place d'une nouvelle signalétique.

2 mars 2007, par arrêté ministériel, la Société Anonyme 'Aéroports de Lyon' se substitue à la Chambre de Commerce de Lyon dans la gestion des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron.

En 2007, réfection des installations techniques de la Tour de contrôle de l'aéroport de Bron. En 2019, celle-ci est repeinte, elle passe du vert au blanc immaculé...!



DR

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

2 avril 2010, inauguration du hangar **H 8**. Cet hangar d'une surface de 3.262 m² peut abriter 9 avions d'affaires, et 270 m² sont réservés aux bureaux d'entreprise à vocation aéronautique. Cette réalisation est financée par les investisseurs privés Demathieu, Bard et Batilease pour un montant de 3,1 millions d'Euro. Les travaux de réalisation du taxiway de raccordement sont financés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon pour une somme de 400.000 Euro. Un soin tout particulier a été apporté à l'esthétique des bâtiments, à la couverture photovoltaïque de la toiture du hangar et à la végétalisation de la toiture et de la façade au niveau des bureaux. En 2019, ce hangar est occupé par les sociétés Bluesky, Club Airways, Evolem Aviation, Jet Corp et Skytech.



DR



DR

2011, construction d'une base opérationnelle SAMU, hangar **H 13**, à proximité de la Protection Civile.

Mars 2012, à 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.

Printemps 2012, démolition du hangar Caquot pour permettre la construction de la nouvelle caserne des pompiers de l'aéroport.

2 juillet 2012, inauguration de la nouvelle caserne des pompiers de l'aéroport de Bron

Automne 2015, sur l'aéroport de Bron, fin de la construction du hangar **H 14** de 4.200 m² de surface capable d'accueillir tous les types d'appareils d'aviation d'affaires en service, et du bâtiment **B 14** de 900 m² qui sera réservé à des bureaux d'entreprises à vocation aéronautique : Vinci Airports, Eventys, Vol direct et Infinite Service. Une particularité, ce hangar se situe sur la commune de Bron.



DR

DR

L'aéroport de Bron en 2015

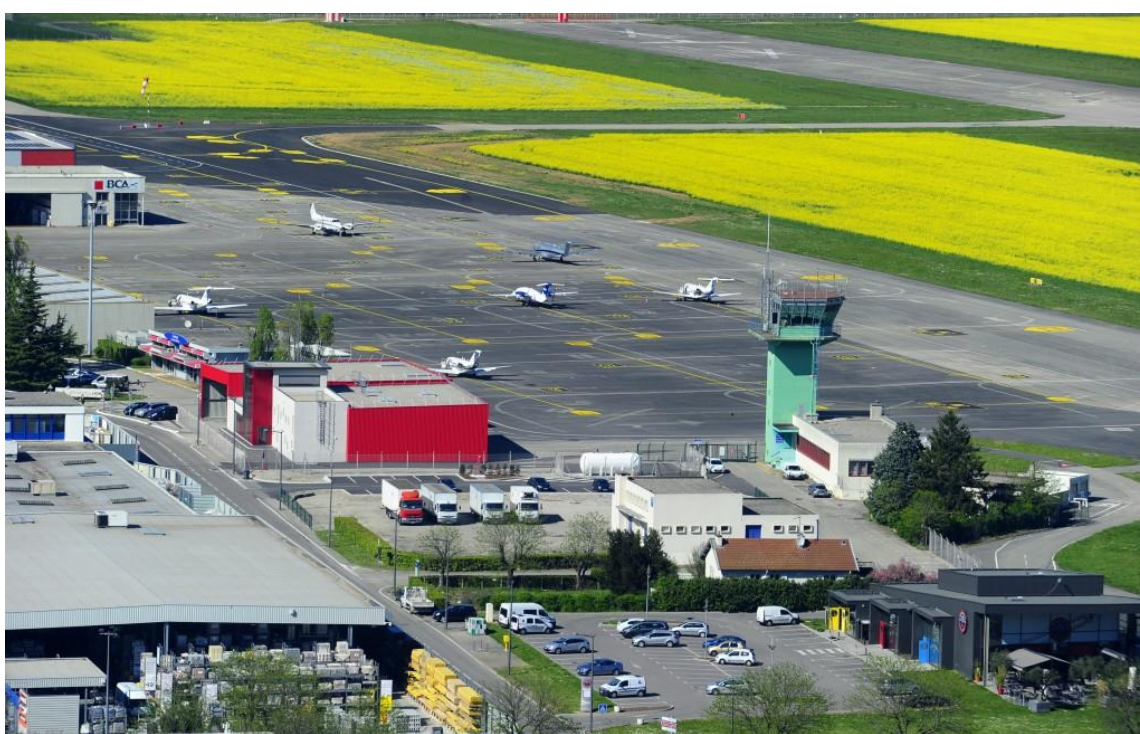


Photo
s O.
Chass
ignol



Aéroport
de
Bron
1959
DR

DR

Aéroport de Bron 2010



L'Est lyonnais et l'aéroport de Bron, vue depuis l'ISS prise par Thomas Pesquet

DR

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