

L'aéroport : clap de fin ?

Fierté de notre ville aujourd'hui, l'aéroport faillit disparaître du paysage brondillant. C'était dans les années 1970. Retour sur cet épisode peu ordinaire.



L'aérogare
de Bron
en 1961

Un jour de 1974, vers 22 heures. Dans leur chambre située à proximité des pistes de l'aéroport, Alain et Hervé, âgés de 11 et 15 ans, n'arrivent pas à s'endormir. Ils attendent le décollage du dernier avion de la journée – un Lyon-Paris ? – dont le rugissement des réacteurs empêche tous les jours leur sommeil. Enfin le voici. La nuit va pouvoir commencer. Ils ne sont pas les seuls à se plaindre de l'aéroport.

Dès 1938, après une série d'accidents mortels, le conseil municipal de Bron s'était dressé contre les dangers du trafic aérien, et aussi contre l'interdiction de bâtir des immeubles aux abords de la piste, alors pourvus d'une "servitude aérienne". Du coup, tout l'est de la commune était privé d'urbanisation.

Puis, lorsqu'arrivèrent après-guerre les

« Lorsqu'on parla d'un éventuel déménagement (...), les élus brondillants applaudirent des deux mains »

"Trente glorieuses" et leur prospérité économique, le développement du trafic aérien et l'introduction des premiers avions à réaction ne firent qu'amplifier les problèmes.

Aussi, lorsque l'on commença dans la région lyonnaise, à parler d'un éventuel déménagement de l'aéroport pour d'autres communes, à Satolas en l'occurrence, les élus brondillants applaudirent des deux mains : le 21 mars 1969, ils entamèrent leur conseil municipal en réclamant non seulement ce transfert, mais aussi « le départ de toutes les installations existantes » – autrement dit, la suppression pure et simple de l'aéroport.

L'opposition à l'aéroport prit alors de plus en plus d'importance. Un collectif d'associations monta au créneau et organisa des manifestations publiques, tandis que les élus, maire en tête, multiplièrent les déclarations d'hostilité – comme en juin 1971 au conseil de la Courly (l'ancêtre de la Métropole) ; comme en mai 1972 en conseil municipal, puis à nouveau en avril 1973.

Tout un ensemble de griefs alimentèrent le débat. « Les nuisances dues au bruit constituent des ... »

...► atteintes particulièrement préjudiciables à la santé et au repos de l'ensemble de la population, comme au travail scolaire de milliers d'enfants ». On pointa aussi du doigt le « danger permanent représenté par des mouvements journaliers en nombre très important ». **Dans une ville manquant cruellement d'espace**, on présenta l'avantage qu'offrirait la « possibilité de récupérer les 143 hectares libérés des emprises aéronautiques pour la réalisation d'une zone industrielle "propre" ». Basculer le trafic gros porteurs à Satolas, mais garder à Bron l'aviation d'affaire ? Pour les élus, pas question : ils dénoncèrent le « faible intérêt constitué, en toute objectivité, par les activités de l'aviation d'affaire ou l'aviation privée, par rapport aux dangers encourus ».

L'opposition à l'aéroport brondillant continua ainsi de plus belle, même en mai 1975, alors que Satolas était déjà en service. Puis les choses se calmèrent.



Vue aérienne en 1968



Vue aérienne de l'aéroport de Bron, en 1970-1975

Après le départ des gros porteurs, la ville put enfin aménager une zone industrielle sur les anciens secteurs de servitude aérienne – le parc du Chêne, en 1990 –, tandis que l'aéroport d'affaires était désormais perçu comme un atout de son dynamisme.

Quant à Alain et Hervé, le soir du 20 avril 1975, lorsque le trafic aérien fut basculé de Bron à « Saint-Ex », ils attendirent le décollage du dernier avion. Mais rien ne vint. La nuit était désormais peuplée de silence.

Aline Vallais

Sources : Archives de Bron, registres des délibérations municipales, 1935-1975.

L'aéroport des Trente Glorieuses

Au cours des années 1960-1970, l'aéroport de Bron vécut son âge d'or. La première démocratisation des voyages aériens, la montée en puissance du trafic et l'arrivée des premiers avions à réaction, notamment la célèbre Caravelle, nécessitèrent l'aménagement de nouveaux locaux, trop à l'étroit dans leurs bâtiments des années 30. Aussi la Chambre de commerce de Lyon, chargée de l'exploitation de l'aéroport, construisit-elle une nouvelle aérogare, toute de béton, de verre et d'acier, qui fut inaugurée le 20 juin 1959. **Elle se dresse encore aujourd'hui à l'arrière du magasin Castorama, et présente une architecture résolument rationaliste, typique des Trente glorieuses.**

Coiffé par de grandes lettres identifiant « Lyon-Bron », un premier bâtiment haut de trois étages abritait un grand hall d'accueil, les salles d'attente, les bureaux de la police et de la douane et enfin un restaurant, d'où l'on pouvait admirer le ballet des avions. Un second bâtiment accueillait les services administratifs de l'aéroport, ainsi que des salons d'honneur pour les personnalités officielles.

Mais à peine dix ans plus tard, en 1969, ces bâtiments flambant neufs durent déjà être complétés par une extension aux fenêtres bleues, toujours existante à droite du magasin de bricolage.

Enfin, deux tours de contrôle, de grands hangars d'aviation, la piste de décollage longue de 2330 mètres, et un immense parking à voitures, complétaient ce qui était alors l'un des plus grands aéroports de France.

En 1974, il accueillit plus de 1,4 million de passagers. Peut-être étiez-vous l'un d'eux ?

