

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

Il y a 100 ans, le 4 mars 1920, le Service de la Navigation Aérienne (SNAé) déclarait ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP), donc l'acte de naissance de l'aéroport de Bron.

Trois jours avant, le 1^{er} mars 1920, le pilote Bossoutrot sur un Farman F 60 réalisait le premier vol commercial entre l'aérodrome du Bourget, en région parisienne et Bron avec deux passagers et 500 kg de fret et sacs postaux.

Le Cercle Aéronautique Louis Mouillard (CALM) retrace sur son site Internet

<https://calm3.jimdofree.com>.

Les débuts de l'aviation commerciale à Bron.

Dès 1919, à l'arrivée sur le sol français des premiers avions commerciaux anglais, l'administration française crée une structure, l'Organisme de Coordination Générale de l'Aéronautique (OGCAé), qui a pour but de veiller à la stricte observance des règlements douaniers et aériens.

Rattaché au Ministère de la guerre, l'OGCAé comprend le Service Technique de l'Aéronautique et le Service des Fabrications créés au cours de la Première Guerre mondiale, et du tout nouveau Service de la Navigation Aérienne (SNAé) créé par décret du 9 juin 1919. Ce service a pour missions de répondre aux obligations nées de la Convention internationale de la navigation aérienne, de fournir des moyens de navigation et une infrastructure à une aviation commerciale naissante. Dirigé par le Lieutenant-Colonel Saconney, le SNAé est érigé en établissement autonome par décret du 17 septembre 1919.

Le Lieutenant-Colonel Saconney définissait son plan : des terrains seraient achetés, des hangars construits, des relais créés avec des mécaniciens à la disposition des «passants de l'air», un plan de jalonnement de T.S.F et de station météo serait établi en fonction de la configuration des routes aériennes, les sociétés de transport aérien qui utiliseraient ces routes pourraient louer les terrains à raison de 50 centimes par mètre carré par an, les mécaniciens et l'essence seraient fournis par l'Etat.

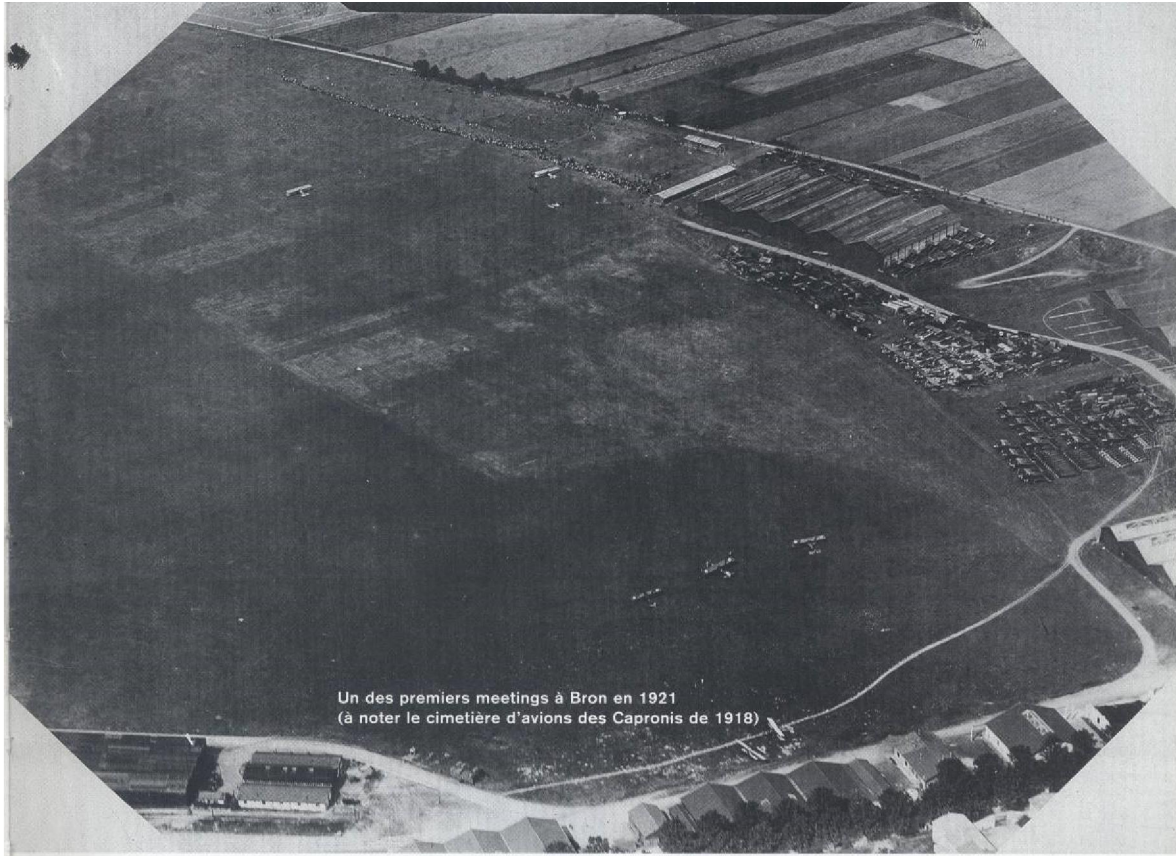
Chargé alors de promouvoir l'aviation commerciale, le Ministre de la Guerre décide que le terrain d'aviation militaire de Bron serait de ceux sur lesquels les pilotes civils appartenant aux puissances signataires de la Convention de Paris seraient autorisés à atterrir. Le terrain militaire de Bron est ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP), le 4 mars 1920. Tout aéronef civil ou militaire disposant de caractéristiques adéquates peut utiliser un aérodrome ouvert à la CAP. En contrepartie du service rendu, l'exploitant du terrain peu le cas échéant percevoir des redevances pour service rendu.

La première préoccupation du Service de la Navigation aérienne (SNAé) est d'aménager la halte aérienne de Bron-Chassieu. Pour cet aménagement, l'Etat se porte acquéreur de 35 hectares de terrains situés sur la commune de Chassieu, dans le département de l'Isère. Cette acquisition nécessite le détournement, plus à l'est, du chemin de Saint Priest à Vaulx en Velin. Monsieur Allain est nommé chef de la halte aérienne de Bron-Chassieu. Dans un premier temps, cette halte aérienne est hébergée dans un baraquement en bois appartenant à

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

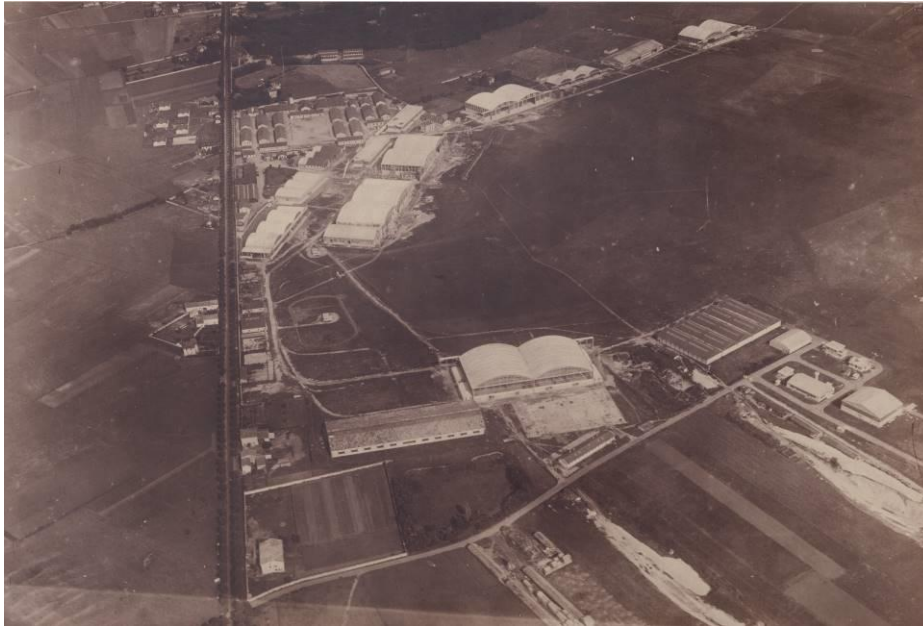
l'aéronautique militaire. Puis, sur les terrains acquis, il est édifée la halte aérienne qui sera appelée 'la civile' en opposition aux installations militaires. Le montant des travaux s'élève à 3,5 millions de francs (de l'époque).

Monsieur Allain est nommé chef de la halte aérienne de Bron-Chassieu..



Aéroport de Bron, 1921, au premier plan en bas, en bordure de la route nationale, les derniers hangars de l'Ecole nationale d'Aviation ; en haut, sensiblement au milieu, la bande blanche correspond à un bâtiment en bois dont une partie était occupée par la halte aérienne de Bron-Chassieu (sensiblement à l'emplacement de l'aérogare construite en 1930) ; à droite de cette bande blanche, les ateliers et hangars dans lesquels avait lieu la mise au point des avions construits dans les ateliers lyonnais en 14/18; à proximité, les points blancs et noirs sont des appareils militaires surplus de guerre.

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron



Vue générale de Bron-Aviation en 1925 : ensemble de l'aviation militaire ; la halte aérienne de Bron-Chassieu se compose uniquement des cinq bâtiments et hangars, à droite à mi-hauteur de la photo.

Mais revenons à ce premier vol aérien commercial avec passagers du 1^{er} mars 1920 entre Paris et Lyon. Toutefois replaçons ce vol dans un contexte historique.

Louis Blériot réussit la traversée de la Manche, le 25 juillet 1909.

La première mission de transport aérien correspond au transport de courrier le 18 février 1911 de Allahabad à Naini en Inde, environ 15 kg de courrier, soit 6500 lettres sont transportées grâce à un avion biplan Sommer parcourant les 10 kilomètres en 27 minutes durant une exposition internationale sur les sciences et les transports. À partir du 22 février, l'aviateur français Henri Péquet et le capitaine anglais W. G. Windham assurent un service régulier durant toute la durée de l'exposition entre ces deux villes.

Cette expérience qui a eu un retentissement mondial donne naissance à de nombreuses lignes postales aériennes et de transport de journaux :

En France : le 10 octobre 1909, Louis Blériot dépose les statuts d'une compagnie de transport, la Compagnie Générale Trans-aérienne (CGT). Elle est la première compagnie aérienne française. Le 12 Avril 1911, Pierre Prier, chef pilote de l'école Blériot à Londres, fait le premier vol de Paris (Issy-les-Moulineaux) à Londres (Hendon). Ce fut le premier service aérien entre Londres et Paris. Prier pilotait un monoplan Blériot avec un moteur Gnome de 50 chevaux, et a fait le voyage en trois heures et cinquante-six minutes. La CGT a alors commencé des vols hebdomadaires aller-retour entre Londres à Paris d'Avril à Octobre de chaque année, transportant du courrier et des petits objets (catalogues, pièces de mécanique etc...). La Compagnie Générale Trans-aérienne appartenant maintenant à Henry Deutsch de la Meurthe, a commencé le 22 Mars 1913 des vols réguliers de transport de passagers. Un Hydravion Astra CM transporte deux passagers, aller retour Cannes à Nice. Le 29 Mars 1913,

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

le service a été étendu à Monte-Carlo. Le 4 avril 1913, Eugène Gilbert effectue le parcours Lyon-Paris sans escale. En franchissant les 400 kilomètres en 3 h 10, il réalise une vitesse commerciale de 126,5 km/h. Il bat ainsi le record du monde de vitesse en ligne droite et de ville à ville. Il bat le chemin de fer, quant à la vitesse, mais il l'avait battu aussi quant au prix. Ayant consommé 60 litres d'essence et 5 litres d'huile, la dépense est moindre que le prix du voyage en 3^{ème} classe. Pierre Daucourt, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalise le 25 mai 1913, une liaison de Paris à Marseille. A bord d'un monoplan Borel, Daucourt quitte la région parisienne à 6 h 45, fait une escale pour ravitailler en essence à Dijon ; à midi, il atterrit à Bron et dépose un paquet de journaux parisiens. Un peu après 19 heures, il atterrit au Parc Borely à Marseille, apportant les journaux de Paris aux Marseillais qui, d'ordinaire, ne les lisent qu'avec vingt-quatre heures de retard.

Dans le monde : au Danemark le 2 septembre 1911, en Angleterre le 9 septembre 1911 (Londres-Windsor), au Maroc le 13 septembre 1911 (Casablanca-Rabat) et aux États-Unis entre le 17 septembre et le 10 décembre 1911 sur la côte Est, en Allemagne le 19 mai 1912.

Le 1^{er} janvier 1914, (dix ans après le premier vol des frères Wright, le 17 décembre 1903) pour la première fois, un passager payait un billet d'avion sur la première compagnie aérienne de l'histoire de l'aviation, la St. Petersburg-Tampa Airboat Lines qui inaugurait un service de vols régulier en hydravion de 23 minutes entre ces deux villes pour un prix de 400 dollars (1 dollar 1914 = 3,17520 Euro).

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les aviateurs ouvrent les premières liaisons aériennes commerciales :

La première ligne aérienne régulière de transport de courrier a eu lieu aux États-Unis le 15 mai 1918 entre New York et Washington

Le 5 février 1919, la compagnie allemande Deutsche Luft Reederei, ancêtre de la Lufthansa inaugure une liaison aérienne de 200 kilomètres entre Berlin et Weimar.

Le 8 février 1919, le bimoteur Farman F 60, baptisés Goliath, bombardier français reconverti en transport de passagers, relie Paris à Londres avec à son bord 12 passagers munis chacun d'un bagage de 10 kg maximum, en 2 heures 37 de vol à 120 km/h, pour le prix d'un aller simple de 15 livres (1 livre 1919 = 0,98025 Euro). Le Goliath est un bi-moteur de 24 mètres d'envergure, muni de deux moteurs de 270 HP. Sa vitesse est de 150 kilomètres à l'heure. Il peut porter facilement une charge de 2.500 kilos, à moins de 60 à l'heure. Son aménagement standard comporte : à l'avant, une cabine panoramique de 4 fauteuils d'osier, puis le poste de pilotage à l'air libre, surélevé et décalé sur le côté gauche, puis la cabine principale avec 8 fauteuils d'osier sur 2 rangées séparés par un couloir central. Les cabines fermées et chauffées comportent de nombreux hublots qui distribuent la lumière et permettent aux voyageurs d'admirer le paysage si le temps le permet. Les passagers peuvent à bord, se déplacer, fumer, jouer au bridge, voire de se restaurer.

Le pilote de l'avion est le Lieutenant Bossoutrot avec son mécanicien Lhomde. L'appareil a décollé du terrain d'aviation de Toussus le Noble (Yvelines), au sud de Versailles, pour relier celui de Kenley, près de Londres. En fait, pour ce vol de propagande, les 12 passagers sont

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

des militaires de l'aéronautique militaire qui appartiennent à l'Organisme de Coordination Générale de l'Aéronautique (OGCAé) dépendant du Ministère de la Guerre.

Au lendemain de ce vol, Bossoutrot vole de Paris et Bruxelles le 10 février 1919 à bord d'un Caudron et transporte cinq journalistes et un photographe. Au Royaume-Uni, la première compagnie aérienne, A.V. Roe, vole le 1^{er} mai 1919 entre Manchester et Blackpool. La compagnie est dissoute en septembre après avoir effectué 194 vols. Une autre compagnie, Air Transport and Travel Ltd, inaugure le premier service international quotidien entre Londres-Hounslow et Paris-Le Bourget le 25 août 1919. Le 1^{er} septembre 1919, Didier Daurat inaugure un service régulier de transport de courrier Toulouse-Rabat via Barcelone et Malaga. La même ligne a été prolongée plus tard pour desservir l'Amérique Latine via Dakar.

C'est un an après le vol commercial Paris-Londres que la première liaison aérienne commerciale non régulière a lieu entre Paris et Lyon.

Fin février 1920, le Gouvernement décide d'utiliser les appareils des compagnies aériennes pour 'briser' la grève des cheminots. Des appareils sont mis en place pour le transport des passagers, du courrier et du fret. Farman se voit confier les liaisons aériennes depuis Paris vers Marseille et Bordeaux. Le 1^{er} mars 1920, plusieurs appareils sont présents au Bourget pour effectuer les liaisons. Le bimoteur Farman F 60, immatriculé F-HMFU, appartenant à la Compagnie des Grands Express Européens (CGEA), avec pour équipage Bossoutrot et Mulet, doit effectuer le vol Paris-Dijon-Lyon-Marseille. Décollage à 10 h 50 avec 8 passagers et 500 kg de courrier et fret, escale à Dijon et atterrissage à Bron à 18 h 15. Le 2, décollage pour Marseille avec trois passagers. Le retour vers Paris s'effectuera dans d'excellentes conditions. La grève cessera immédiatement et l'opération ne sera pas renouvelée. Il s'agit de la première liaison aérienne commerciale entre Paris et Lyon



Cellule du Farman F-HMFU au Musée de l'Air du Bourget



Source : Revue Icare N° 82

Intérieur de la cabine de 8 places

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

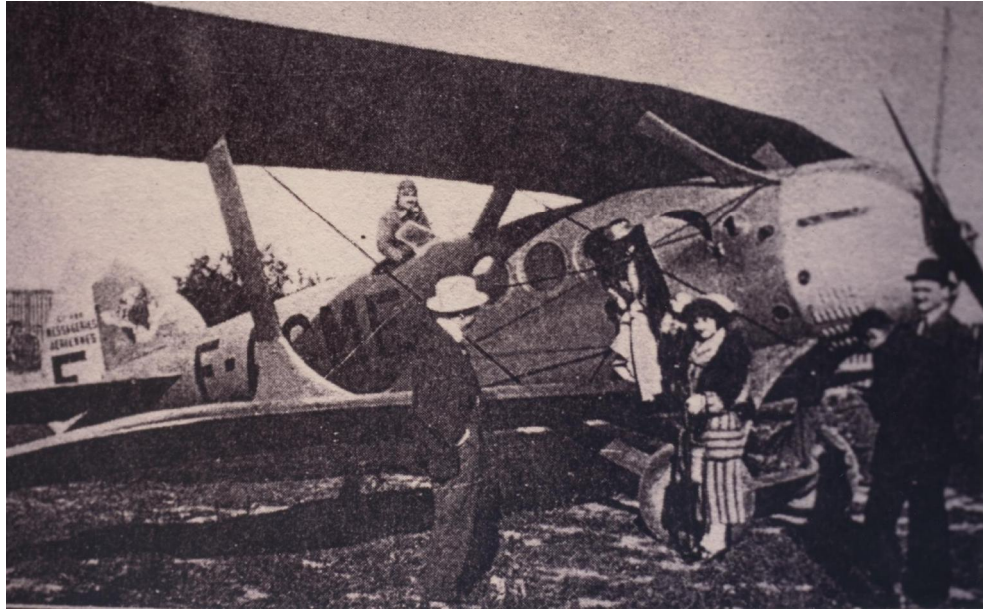


Farman F 60 Goliath de la compagnie Air Union en 1926 à Bron

D'avril à octobre 1922, la Compagnie des Messageries Aériennes (C.M.A), administrée par de grands industriels de l'aéronautique, effectue des vols d'observation sur la ligne Paris-Lyon-Marseille. A partir de Bron, le pilote Joseph Portal sur Berline Spad 33 bis 'défriche' la ligne. Rapidement, deux voyages par semaine sont organisés au prix de 550 francs. Sur le trajet Paris-Lyon-Marseille : 39 trajets sont effectués, 42 passagers transportés, ainsi que 1689 kg de fret et 17 kg de plis postaux.

Cette même compagnie effectue en septembre et octobre 1922, deux voyages hebdomadaires sur les 107 kilomètres reliant Lyon à Genève : en 12 vols, 5 passagers et 2 kg de marchandises sont ainsi transportés. Dans l'esprit de la C.M.A , l'ouverture de cette ligne a été trop tardive dans l'année pour être organisée en correspondance avec la ligne suisse venant de Berlin et aboutissant à Genève.

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron



Portal, pilote, aux commandes de la berline Breguet Spad 33, immatriculée F-ACME, de la C.M.A en septembre 1922

Il faut attendre le 25 mai 1926, pour que la Compagnie Air Union prenne l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. C'est par beau temps, avec un vent de nord assez vif, que le 25 mai 1926 a lieu à Bron, l'inauguration de la liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille. Les personnalités lyonnaises attendent les cinq berlines Blériot Spad 33, de couleur jaune et blanc, qui ont quitté Paris-Le Bourget à 8 h 40. Elles arrivent à Bron vers 11 h 45, après un vol d'environ trois heures pour parcourir les 715 kilomètres du trajet, à l'altitude d'environ 3.000 mètres. L'appareil conduisant Monsieur Laurent-Eynac, Sous-secrétaire d'Etat à l'Air, ayant eu des difficultés au décollage du Bourget, c'est à bord d'un Farman 170 piloté par Bossoutrot, que le Sous-secrétaire d'Etat accompagné par Monsieur Cammermann, Directeur du Service de la Navigation aérienne (SNAé), arrive à Bron à 15 h 20. Une de des cinq berlines repart pour Marignane à 15 h 30. Peu après l'arrivée des appareils officiels, un Fokker, jaune et bleu,



L'inauguration de la ligne Paris-Lyon-Marseille, le 30 mai 1926.
Les Berlines venant de Paris viennent d'atterrir à Bron.

Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

affrété par la Compagnie Air Union à la Compagnie suisse Balair, piloté par Wullschleger, s'envole pour effectuer la liaison Lyon-Genève.

La liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille est mise à la disposition du public à compter du 1^{er} juin 1926. Cela nécessite une organisation importante, au niveau de l'escale lyonnaise, par la Compagnie Air Union :

- mise en place d'un service de piste avec atelier d'entretien et un service du trafic placé sous la responsabilité d'un chef d'escale ;
- création d'une agence commerciale, à la disposition des clients qui déposent du fret et des passagers, au Palace Hôtel, 5 place Jules Ferry à Lyon 6^{ème}, face à la gare des Brotteaux. MM. Menard, Bastar, Loubry et Nottard en assurent le fonctionnement.
- un service d'autobus fonctionne entre l'agence commerciale et Bron, et vice-versa.



Avec la mise en service de cette liaison aérienne commerciale sur Paris-Lyon-Marseille, le terme de 'port aérien de Bron' remplace celui de 'halte aérienne de Bron-Chassien'.

Au Journal Officiel du 23 novembre 1929 paraît le décret accordant à la Chambre de Commerce de Lyon la toute première concession d'un aérodrome en France. Le principal but de la Chambre de Commerce est de réaliser une aérogare symbolisant la fonction commerciale de l'aéroport de Bron.

Les travaux de construction de l'aérogare commencent en juin 1929. Ces travaux sont estimés à 3.000.000 de francs (1 franc 1929 = 0,60446 Euro).

La presse de l'époque titre :

«La plus grande aérogare du monde est inaugurée à Bron.

«L'inauguration officielle a lieu le dimanche 14 décembre 1930 en présence de Emmanuel Chaumié, Directeur de l'Aviation Marchande au Ministère de l'Air, accompagné de Charles-Marie Duval, inventeur du plan d'équipement technique des bases aériennes, Edouard Herriot, Maire de Lyon, accompagné du Préfet du Rhône Valette, de Louis Pradel, Président de la Chambre de Commerce et de Georges



Il y a 100 ans, en 1920, les débuts de l'aviation commerciale à Bron

Tresca, Président de la Commission Aviation à la Chambre de Commerce, de
Ruty, Directeur de l'aéroport.»

J.

Toutefois, pour des raisons de sécurité et de conformité, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932.

A l'aéroport de Lyon-Bron

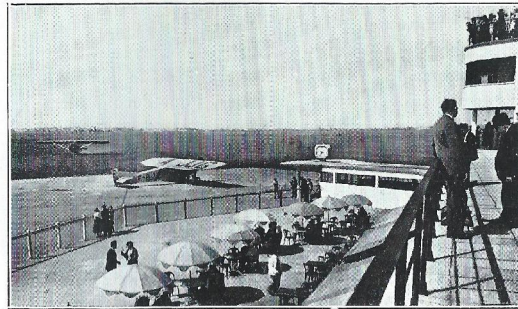
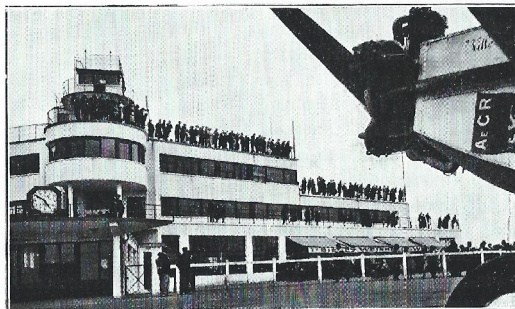
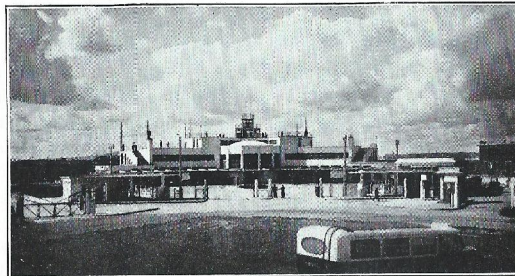
Le Comité français de Propagande aéronautique (Section économique de l'Aéro-Club de France) publie les comptes rendus du « Congrès des Transports aériens » qu'il organisa à l'occasion du dernier Salon de Paris. Le plus récent fascicule (1) relate les discussions de la Section Aviation marchande et infrastructure; nous y avons noté le très suggestif exposé de M. Tresca, au nom de la Chambre de Commerce de Lyon, sur la gestion de l'aéroport de Lyon-Bron.

En bref (et nous conseillons la lecture du document entier), M. Tresca souligne que la gestion de Bron par la Chambre de Commerce de Lyon s'est traduite, pour cette importante Compagnie, par un très net déficit; résultat de la crise — qui a réduit de plus des deux tiers les exportations lyonnaises —, et aussi suite compréhensible d'une initiative précoce et de plans un peu ambitieux, que l'avenir justifiera cependant.

(1) Édité par le Comité, 6, rue Galilée, Paris.

M. Tresca semble croire que cette justification pourrait être rapide si Air-France, au lieu de considérer Lyon-Bron comme un simple port d'escale, organisait des services plus directement liés aux intérêts de la région lyonnaise; ce ne serait pas là le rôle d'Air-France. Mais la technique acquise du transport aérien permet de créer aujourd'hui des activités aéronautiques régionales et locales, qui eussent été condamnées — il y a cinq ou six ans encore — par les prix de revient. Or Lyon est admirablement placée pour devenir un de ces foyers régionaux par rapport auxquels s'ordonnera une grande part du trafic aérien de demain; et sa Cham-

bre de Commerce, qui a fait preuve de hardiesse aéronautique dès 1925, peut donner encore ici un utile exemple, plus fructueux sans doute pour la collectivité qu'elle représente, en étudiant et réalisant le « plan des liaisons aéronautiques utiles à la région » lyonnaise dans le cadre général des intérêts français. H. B.



Entrée, terrasses et aires de départ de l'aéroport de Bron, géré par la Chambre de Commerce de Lyon.

Le Gérant : E. THOUZELLIER.

Extrait de la revue L'Aéronautique n° 195 d'août 1935

Sources :

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20131227trib000802909/il-y-a-100-ans-naissait-l-aviation-commerciale-et-ca-coutait-cher.html>

<https://www.historia.fr/carte-blanche-%C3%A0-franck-ferrand/une-travers%C3%A9e-sans-nuages>

<https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2019/02/07/26010-20190207ARTFIG00265-il-y-a-100-ans-le-premier-vol-commercial-d-un-aerobus-entre-paris-et-londres.php>

<https://www.lavionnaire.fr/HistoireEntreGuer.php>

Documentation personnelle