

## **Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...**

L'inauguration officielle du terrain d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910, à l'initiative de l'Ecole Nationale d'Aviation. A l'origine, l'emprise aéronautique se situe sur la commune de Bron. Ce terrain se situe dans une vaste plaine à une dizaine de kilomètres à l'est de Lyon en bordure de la route nationale reliant Lyon à Grenoble et Chambéry.

En mars 1920, le terrain d'aviation militaire de Bron est ouvert à la circulation aérienne. Le Service de la Navigation Aérienne aménage la halte aérienne. De nouvelles acquisitions foncières sont réalisées sur la commune de Chassieu afin de développer l'infrastructure aéroportuaire.

C'est le lundi 25 mai 1926, que la Compagnie Air Union ouvre l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille, sans changement d'équipage et d'avion à l'escale de Bron.

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.

### **De l'aérogare la plus moderne du monde en 1930 à Lyon-Bron**

*Le Plan Duval précise sa conception de la future aérogare : «Si on place la gare aérienne en un point voisin du centre du terrain et que, de ce sommet, on trace un angle de faible ouverture, on voit que, quelle que soit la direction du vent, les envols et atterrissages pourront se faire selon un diamètre ou plus exactement sur une parallèle à un diamètre pratiquement aussi longue et aussi favorable. Dès lors, tout angle mort, inutile pour la circulation aérienne, peut être occupé par les constructions nécessaires, et au besoin les agrandissements pourront se continuer par le prolongement du secteur en dehors du cercle.»*

La forme du terrain de Bron permet l'application de cette conception appelée «Plan Duval», et la Chambre de Commerce de Lyon obtient des autorités les facilités pour établir l'aérogare au sommet d'un angle saillant, à la limite des installations aéronautiques militaires et marchandes, au sud du terrain. Une somme de 500.000 francs (1 franc de l'année 1930 vaut en 1995 environ 2,80 francs) est allouée par la Chambre de commerce de Lyon pour l'achat de terrains se situant sur la commune de Bron, et tout particulièrement sur celle de Chassieu. Un hangar qui abrite des appareils civils à l'est du bâtiment de la Direction, ainsi que le grand hangar en bois de l'aviation militaire sont démontés. Le recul des limites des départements du Rhône et de l'Isère est envisagé afin d'inclure entièrement l'aéroport dans un même département.

Les travaux de construction de l'aérogare commencent en juin 1929. Ces travaux sont estimés à 3.000.000 de francs, et sont attribués aux entreprises suivantes :

- Gros oeuvre de l'aérogare (terrassement, maçonnerie et ciment armé) : établissements Perol de Lyon pour un devis de 790.000 francs ;
- Sols en carrelage de grès : société Mezil pour 88.000 francs ;
- Serrurerie et autres quincailleries : société Coudant pour 14.200 francs ;
- Peinture et plâtrerie : société Boretti pour 188.000 francs ;
  
- Menuiserie : entreprise Abbé Lamache pour 41.000 francs et entreprise Grimonet pour 118.000 francs ;
- Ascenseurs : société Gervais ;
- Monte-charge : société Roux-Combaluzier ;
- Messieurs Chomel et Verrier, architectes assurent le suivi des travaux.

La presse de l'époque titre :

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

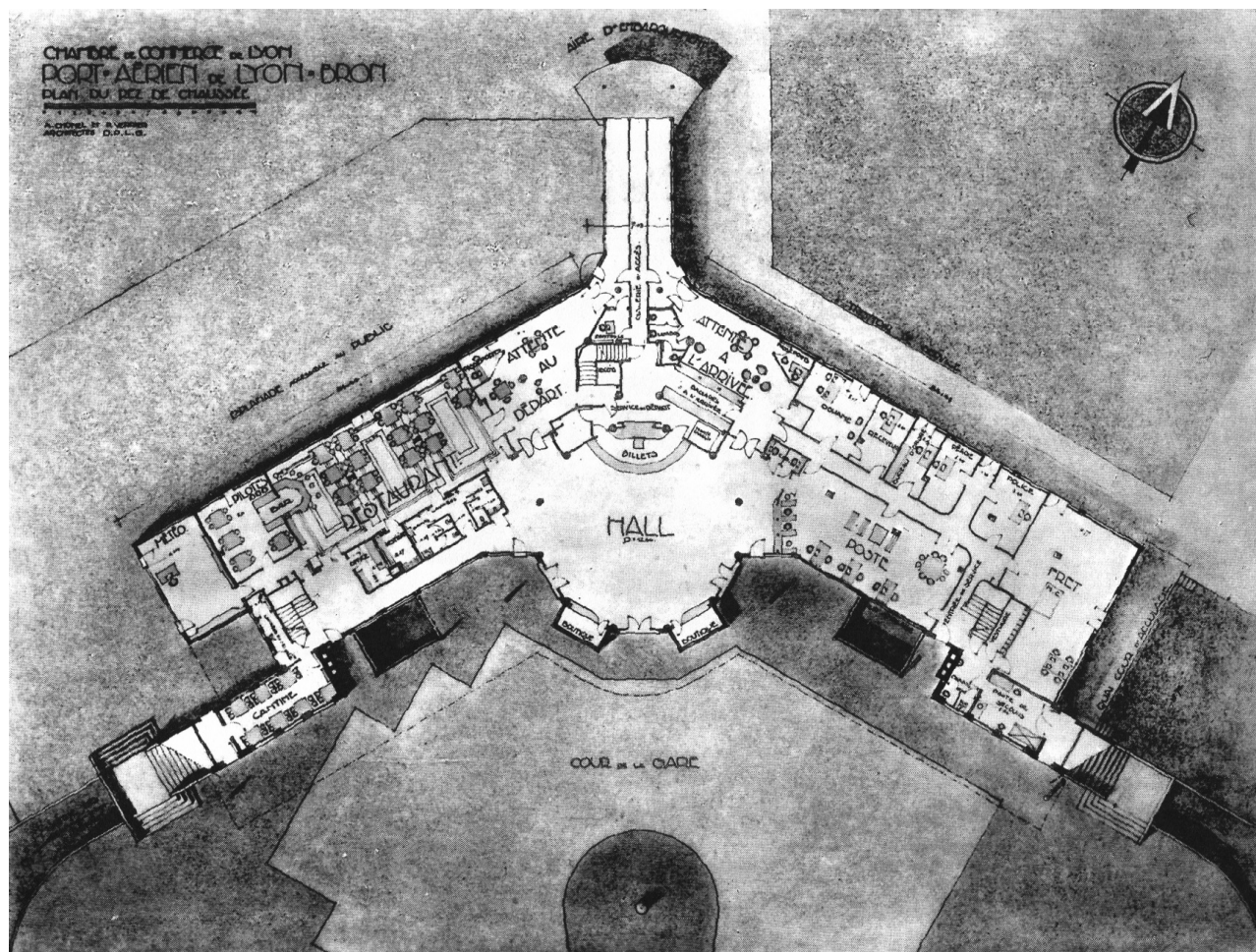
*«L'inauguration officielle a lieu le dimanche 14 décembre 1930 en présence de Emmanuel Chaumié, Directeur de l'Aviation Marchande au Ministère de l'Air, accompagné de Charles-Marie Duval, inventeur du plan d'équipement technique des bases aériennes, Edouard Herriot, Maire de Lyon, accompagné du Préfet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

Ce bel événement, dont tout le monde se félicite alors, a pourtant eu du mal à s'organiser. On apprend, en effet, par le procès-verbal de réunion de la Chambre de Commerce du 27 novembre 1930, qu'il ne pourra avoir lieu à cause de la catastrophe de Saint Jean (éboulement de la colline de Fourvière). Le ministre de l'Air, immédiatement prévenu, fait connaître que la date du 14 décembre lui convient et qu'il accepte l'invitation pour ce jour là.

Deuxième rebondissement : lors de la réunion de la Chambre de Commerce du 11 décembre, le Président de la Chambre de Commerce annonce qu'après avoir examiné la situation que la chute du ministère a créée, pense que la date de l'inauguration doit être conservée. Il est d'avis d'attendre quelques jours pour voir comment évolueront les événements, et de faire inaugurer par Monsieur Couhé, Secrétaire Général du Ministère de l'Air, au cas où la crise ministérielle ne serait pas dénouée...

Toutefois, pour des raisons de sécurité et de conformité, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932. En effet, les procès-verbaux d'essais du bâtiment font apparaître qu'en un point du bâtiment, accessible au public, les flèches enregistrées sous les charges d'épreuve ont été supérieures au maximum fixé par le Cahier des Charges (5,4 au lieu de 3,12 mm). Le Ministre de l'Air n'a pas autorisé la mise en service de ce bâtiment immédiatement après l'inauguration.

## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...



Plan du rez-de-chaussée du Port aérien de Lyon – Bron, tel que l'avaient conçu les architectes Chomel et Verrier  
(Coll. Encyclopédie de l'Architecture, Constructions modernes)

L'aérogare, en forme de deux branches en «V», de ligne sobre, peinte en blanc sur lequel se détachent des bandes rouges horizontales, se développe sur plusieurs niveaux, avec terrasses. Les fondations de l'aérogare sont assises sur du gravier, dont l'extraction a permis l'installation de vastes sous-sol accessibles par des rampes, où sont placées les installations de chauffage, des cuisines, des dépendances et un garage pour les voitures de service.

Au rez de chaussée : un vaste hall de départ et d'arrivée en forme de rotonde. La décoration de son pourtour est faite de fresques murales, oeuvres du maître-décorateur lyonnais Combet-Descombes, représentant des cartes géographiques avec les différentes lignes aériennes. Une particularité de ce hall réside dans son éclairage zénithal. En effet, la coupole qui le surplombe a été réalisée en béton armé dans lequel sont noyés des pavés de verre laissant filtrer la lumière du jour. C'est dans ce hall que sont installés les comptoirs des compagnies aériennes pour la vente des billets, l'enregistrement des bagages, une boutique de presse et de souvenirs, ainsi qu'un débit de tabac. Dans ce hall, se situe deux accès situés sur la gauche : l'un conduit vers la salle d'attente, et l'autre au buffet (avec des menus à 18, 25 et 35 francs). Ce dernier s'ouvre sur l'extérieur par une vaste terrasse.

## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...



*Photo aérienne du Port aérien de Lyon – Bron, avec en arrière-plan la construction du hangar Caquot*

L'aile droite du rez de chaussée aux divers services en contact avec les passagers et les messageries : bureau de poste, de la police, de la douane, et une petite gare de marchandises avec quai à hauteur des camions et monte-charge pour le magasinage du fret. Des auvents protègent des intempéries toute la partie extérieure des manipulations. Les voyageurs sont informés des mouvements des appareils, soit par haut-parleur, soit par un panneau lumineux. Lors de son départ, le passager s'achemine vers l'aire d'embarquement par une allée couverte. L'appareil prend place sur l'aire d'embarquement, réalisée en béton armé, avec une légère pente afin d'éviter que les eaux de pluie stagnent.

Au premier niveau, prennent place les bureaux administratifs du port aérien et des compagnies aériennes, de la direction de la météorologie et de la radio, ainsi que quelques chambres pour les passagers et le personnel navigant de passage.

Au deuxième niveau, se trouvent les services de la direction de l'aérogare, et plus particulièrement le bureau du directeur situé dans une avancée vitrée qui lui permet de tout voir, tout surveiller et tout diriger...

Au troisième niveau, à 16 mètres au-dessus du sol, une tour de guet se dresse, d'où est commandé électriquement le balisage de nuit, différents signaux lumineux dont le phare aérien.

Ces divers étages sont dotés de terrasses, accessibles au public à partir d'escaliers extérieurs, permettant ainsi de voir évoluer les appareils, ainsi que les opérations d'arrivées et de départs. Un droit d'entrée de 1 franc par personne, sauf pour les enfants, est perçu le samedi et dimanche, l'après-midi.

Dans la construction de ce bâtiment, les innovations techniques dues aux architectes et aux ingénieurs sont relativement nombreuses : dalle de béton avec pavés de verre dans les

## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...

terrasses, utilisation de joints de dilatation, cloisons en fibre de cane à sucre desséchée ou en copeaux de bois agglomérés, circuit de chauffage à air chaud, tube pneumatique pour la transmission des messages à l'intérieur des services, nombreux circuits électriques et téléphoniques, réseaux d'eau chaude et froide installés à l'intérieur de piliers creux, etc...



*Le hall de l'aérogare avec les fresques de Pierre Combet-Descombes*



*Vue de l'entrée de l'aérogare*

**...Vers une aérogare digne d'un aéroport international, en 1959.**

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, l'aérogare a un aspect lamentable. Le bâtiment a toujours sa livrée de camouflage et l'aile Est a été détruite lors du bombardement d'août 1944 ; toutes les cloisons intérieures sont détruites par le souffle des explosions de bombes ; les baies vitrées sont remplacées par des planches ou des cartons. Toutefois, des travaux de réfection sont entrepris, par les services de l'Etat gestionnaires de l'aéroport dans l'attente de la reprise de la concession par la Chambre de Commerce, en vue de redonner à l'aérogare son aspect d'avant-guerre, et ses fonctions aéronautiques et commerciales.

Dès 1955, l'accroissement rapide du trafic aérien et la capacité plus importante des appareils de nouvelle génération saturent l'aérogare dès que plusieurs avions décollent ou arrivent simultanément. Quelques modifications sont apportées dans l'aménagement général, mais la place est limitée, de toute façon, il devient urgent que de nouvelles structures d'accueil soient mises en place. Mais il faut attendre que la Chambre de Commerce reprenne la concession de l'aéroport en mai 1956, pour envisager un plan de restructuration. C'est en novembre 1956 qu'est prise la décision, par la Chambre de Commerce, de procéder à la construction d'une nouvelle aérogare. Les plans sont établis par les services de l'architecture de la Direction des Bases Aériennes, en accord avec leurs services locaux sur le plan de l'exécution.

Ceux-ci reçoivent l'approbation du Ministère des Transports, mais la Chambre de Commerce obtient qu'un architecte local, Antoine Chomel (concepteur de l'aérogare de 1930) soit appelé pour donner son avis. La direction et la surveillance des travaux sont confiés aux Services des Bases Aériennes. Le plan de masse des installations, établi en tenant compte des bâtiments existants qui doivent être conservés (ancienne aérogare, hangar Caquot, hangar 6), est approuvé par la Décision Ministérielle du 21 janvier 1957.

Cette nouvelle aérogare est implantée, à l'est de l'ancienne aérogare, sur des terrains situés sur la commune de Chassieu. Sa construction nécessite la démolition du bâtiment de la Météo construit dans les années 1920.



*Photo aérienne de la nouvelle aérogare à gauche de celle de 1932.*



## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...

Le premier coup de pioche de ce nouvel ensemble est donné le 1er août 1957. Dix-neuf mois après, le 4 avril 1959, les installations sont mises en service, la partie du bâtiment destinée à recevoir la restauration, située au premier étage, ayant été ouverte dès le 15 décembre 1958. Jacques Soustelle, Ministre délégué, procède à l'inauguration de l'aérogare, le 20 juin 1959, en présence des acteurs de cette réalisation : MM. Jacques Rerole et Clément Roques, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et de M. Courbier, Président de la Chambre de Commerce de Lyon.

Ce bâtiment de 56,95 mètres de façade pour 31,50 mètres de largeur est constitué par une ossature en béton armé dont la trame est de 9 mètres entre chaque élément. Il comporte trois niveaux : sous-sols, rez de chaussée et premier étage. Le niveau du rez de chaussée est surélevé de 1,20 mètre par rapport aux niveaux des cours et aires environnantes. La façade est entièrement réalisée en menuiserie métallique, insérant des glaces de 10/12 mm qui permettent une bonne insonorisation des locaux.

Les travaux de construction sont estimés à 280 millions de francs. Le gros oeuvre est confié à l'Entreprise de Travaux Publics Thinet, la plâtrerie et les peintures sont assurées par l'Entreprise Linage, l'installation électrique est réalisée par l'Entreprise de Lestrade, la vitrerie et la miroiterie sont posées par la Société Troncy Fils et les menuiseries par l'Entreprise Salmon.

Cette aérogare se présente sur trois niveaux :

au sous-sol, les magasins pour les compagnies aériennes, une cantine et un bloc sanitaire pour le personnel, deux blocs sanitaires qui desservent les salles d'attente installées au rez de chaussée, et un local technique «ventilation-climatisation».

le rez de chaussée est composé d'un hall de 56x31 mètres réservé à toutes les opérations propres au voyage aérien :



## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...

- deux salles d'attente (hors et sous-douane) séparées par un bloc de formalités. Deux filtres aménagés en permanence pour les formalités de contrôle des passagers et des visites des bagages à main sont conçus pour être exploités aussi bien au départ qu'à l'arrivée des voyageurs ; la salle d'attente hors douane est d'une surface de 810 m<sup>2</sup> où les passagers ont à leur disposition un bureau d'informations, une librairie-journaux-tabac, un bureau de poste et télécommunications, un bar et un service de locations de voitures sans chauffeur ; la salle d'attente sous-douane d'une superficie de 350 m<sup>2</sup> dispose des mêmes services que la salle d'attente hors douane avec en plus, un bureau change et un comptoir de vente de produits hors taxes (tabac, liqueurs et parfums).



- un hall d'accueil pour les formalités de départ et d'arrivée : au départ, les bagages sont reçus directement aux banques d'enregistrement propres aux compagnies aériennes, ou sur le banc de douane d'une vingtaine de mètres de longueur situé transversalement dans la partie ouest de la salle d'attente hors douane ; à l'arrivée, un grand banc de douane d'une quarantaine de mètres de long, disposé le long de la façade sud de l'aérogare permet la visite des bagages. Ces derniers sont mis à la disposition des voyageurs sur un quai disposé d'ouest en est qui traverse le hall d'accueil.

le premier étage est entièrement occupé par un restaurant. La salle principale climatisée a une surface de 552 m<sup>2</sup> pouvant être modulée par des cloisons mobiles. La conception de cette salle est l'oeuvre de l'architecte Lépine avec Antoine Chomel pour consultant. La décoration, d'un aspect sobre et chaud, est l'oeuvre de Perrin-Fayolle. Une salle plus petite a été aménagée pour les réceptions, les dîners d'affaires et les banquets de moyenne importance. Une fresque de 27 m<sup>2</sup>, sur carreaux en émail de 15x15 cm, symbolisant le confluent du Rhône et de la



## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...

Saône, oeuvre de Myriam Bros, décoratrice lyonnaise, vient rehausser de son éclat l'entrée du restaurant.

En liaison avec la construction de l'aérogare, un bâtiment de 46,10 m de façade et de 11,10 m de largeur, est édifié entre cette nouvelle aérogare et l'ancienne. Ce bâtiment, destiné à la partie administrative des organismes installés dans l'aérogare, dénommé «l'aile bureaux», s'élève sur trois niveaux :

- au sous-sol est installé la chaufferie qui dessert l'ensemble de l'aérogare : deux chaudières au mazout de 82.50 calories chacune.
- au rez de chaussée, donnant tant sur le parking avions que sur la cour intérieure de l'aérogare, se situe le salon d'honneur réservé à la réception des passagers officiels.
- à l'étage, les bureaux des directions des diverses compagnies aériennes, du service des douanes, de la police, de la gendarmerie des transports aériens et de la Chambre de Commerce de Lyon.

Une enseigne lumineuse «LYON-BRON», visible de jour comme de nuit, est installée en mars 1963 sur le toit du restaurant de l'aérogare.

En 1964, aux heures de pointe, les installations de l'aérogare ne permettent pas l'acheminement des passagers dans les conditions satisfaisantes, d'où des modifications à apporter dans la disposition des installations du hall principal. Avec l'augmentation des passagers en transit, l'aérogare de Bron devient un centre de correspondances. Une demande d'extension de l'aérogare est proposée au Service des Bases Aériennes. Dans l'attente de cette extension, des travaux d'aménagement sont entrepris au printemps 1965 dans le hall principal. Ils ont pour but d'augmenter la surface réservée au trafic national, qui prend une importance croissante au détriment de celle réservée au trafic international qui tend, lui, à se stabiliser. Ces travaux d'aménagement consistent à créer quatre salles d'embarquement et de regrouper les passagers avant leur départ. De ce fait, la surface de la salle d'attente sous douane est réduite. De même, des modifications sont apportées à la structure des boxes réservés à la police et aux douanes. En complément, un système moderne de sonorisation est mis en place.

Pour faire face au développement de l'activité de l'aéroport, diverses mesures sont prises en 1966 pour l'accueil des passagers et le traitement des bagages. Les quatre salles d'embarquement mises en place en 1965 sont insuffisantes pour assurer l'embarquement des passagers des six avions d'Air Inter de «l'Etoile du matin» et de «l'Etoile du soir».

La difficulté a été résolue par le groupage dans une même salle de départ de deux destinations différentes. Par ailleurs, une cinquième salle départ sera mise en service sur un emplacement libéré par la nouvelle organisation des banques d'enregistrement. L'installation de celles-ci; en même temps qu'un tapis roulant pour l'évacuation des bagages permet à la fois une accélération très sensible des opérations d'enregistrement et la suppression des charriots de manutention des bagages.

Il faut attendre 1969 pour voir débiter les travaux d'extension de l'aérogare. Sur la face est de celle-ci, 1.800 m<sup>2</sup> sont construits au niveau du rez de chaussée, et 300 m<sup>2</sup>, au premier niveau, à l'usage de bureaux. Un aménagement de l'aire de manutention des bagages est en cours. En 1975, la surface totale des planchers de l'aérogare est de 9.681 m<sup>2</sup>, dont 4.205 au sous-sol; 3.487 au rez de chaussée et 1.989 au premier niveau.

En 1973, avec 1.255.000 passagers, l'aéroport de Bron se classe en troisième position des aéroports de province.

## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...



Après le transfert des activités aériennes commerciales de l'aéroport de Bron vers celui de Satolas, le dimanche 20 avril 1975, l'aérogare sera louée à une grande surface spécialisée dans le bricolage et l'aménagement de la maison (Californie, puis Castorama). L'aérogare construite en 1930, reconvertie en bloc technique en 1959, est totalement désaffectée en 1983. Elle sera détruite en novembre 1989. De nombreuses générations de lyonnais se souviendront des longues heures passées sur les terrasses de l'aérogare afin de contempler les évolutions des avions, mais aussi d'assister aux grands moments de l'aviation lors des meetings, sans compter de mémorables baptêmes de l'air. Tous spectacles qui sont d'excellents moyens de propagande aéronautique.



*Destruction de la première aérogare en 1989*

### Vers un terminal d'aviation d'affaires à l'aéroport de LYON\_BRON, en 1981.

La toute première installation d'une tour de contrôle à l'aéroport de Bron a été réalisée par les aviations militaires alliées en septembre 1944 à la Libération. Il s'agissait d'une toute simple réalisation d'éléments métalliques qui encadraient de grandes vitres, sans confort et équipée d'une façon très rudimentaire, qui était installée sur le toit du hangar Caquot, côté nord. Cette installation, toute provisoire, s'est prolongée assez longtemps avant d'être remplacée en 1956 par une installation digne d'une tour de contrôle.

Un nouveau plan d'ensemble des installations aéroportuaires est mis progressivement en place. Il s'agit du redéploiement de l'ensemble des bâtiments parallèlement à la piste. Ainsi, le 18 juin 1969, un nouveau bloc technique avec tour de contrôle est inauguré. Il se situe à l'est du hangar Caquot. Il s'agit d'un bâtiment en dur construit par l'entreprise Maïa-Sonier. Construit sur un rez de chaussée surélevé avec sous-sol, ce bâtiment développe 30 mètres de façade et 10 mètres de largeur. Au premier niveau, il abrite les bureaux du commandement d'aérodrome, de son adjoint et de leur secrétariat, des salles d'accueil pour les usagers aéronautiques, ainsi que le bureau de piste, des bureaux régionaux d'information et d'assistance au vol pour les dépôts de plan de vol et renouvellement des licences pilotes.

A ce bâtiment est accolée la tour de contrôle, haute de quinze mètres, qui est dotée des dernières innovations techniques. Peinte de couleur vert pomme, cela provoque l'ire du commandant d'aérodrome en 2012...



*Nouveau bloc technique construit en 1969*



## Les aérogares de l'aéroport de LYON-BRON, au fil du temps...

En 1999, le bureau de piste est dissous au profit de celui de Satolas et les bureaux du bloc contrôle sont restructurés pour accueillir la brigade de gendarmerie des transports aériens.

Etape pratique entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, l'aéroport de Lyon-Bron connaît dans les années 1980 une progression de trafic remarquable avec plus de 35 % d'augmentation des mouvements à fin avril 81. Avec 80 000 mouvements en 1981, le trafic de Lyon-Bron dépasse celui de Satolas cette année là. Bron regroupe, rappelons-le: le trafic d'affaires, les avions de tourisme, les écoles de pilotage, les aéro-clubs, les hélicoptères et d'une manière générale l'aviation légère.

Inaugurée par Messieurs Charrière, président de la CCIL et Malher, administrateur délégué de la Concession des aéroports, le 26 juin 1981, 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 m<sup>2</sup>.

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 dont les principales étapes ont été:

en 1976 : réduction de la piste de 2630 m à 1 800 m; réaménagement du bloc de contrôle;

en 1979: construction d'un hangar d'abri pour avions de 1 800 m<sup>2</sup> (hangar 1) et transfert des bureaux du district aéronautique dans un nouvel immeuble;

en 1980: aménagement et transformation en hangar d'abri pour avions de l'ex-bâtiment fret et transitaire; aménagement et transformation en hangar d'abri d'avions d'aéro-clubs de l'ex-bâtiment du tri postal;

1996 : rénovation de l'aire de stationnement avions et parking commercial, réfection totale du balisage, climatisation de l'Aérogare.

1997 : installation du DME (instrument d'aide à la radio-navigation), réaménagement des bureaux de l'aviation civile.

1998 : inauguration du Salon Prestige et création d'une salle de repos pour les équipages.

2003 : réfection de la piste.

2005 : rénovation de l'aérogare et mise en place d'une nouvelle signalétique.

2007 : réfection de la tour de contrôle.

2010 : un nouveau bâtiment de 3000 m<sup>2</sup>, baptisé H8, symbolise une accélération importante de l'activité de l'aviation d'affaires de Lyon-Bron. Neuf avions d'affaires supplémentaires seront hébergés et des entreprises à vocation aéronautique pourront s'implanter sur les 270 m<sup>2</sup> de bureaux disponibles. Le H8 constitue la première phase de construction de 5 hangars de 20.000 supplémentaires. Cet ensemble multiplie par 3 la capacité d'accueil des avions d'affaires.

2012 : à défaut de pouvoir allonger la piste d'atterrissage, il est choisi de procéder au rainurage de la piste selon la norme américaine. Ces travaux permettent d'augmenter la capacité opérationnelle par temps de pluie.

2012 : lundi 25 Juin inauguration de la nouvelle caserne du SSLIA (Service de Secours et Lutte Incendie des Aéronefs). Les travaux avaient débuté en septembre 2011 et ont été livrés fin mars 2012. Le bâtiment de 700 m<sup>2</sup> comprend 400 m<sup>2</sup> de remise pour les véhicules et matériels incendie et 300 m<sup>2</sup> de locaux de vie et des bureaux.

*Sources :*

*Extraits de l'ouvrage «Cinquante ans d'aviation commerciale sur l'aéroport de Lyon-Bron» de Paul Mathevet aux Editions ELAH, avec la collaboration de Monsieur Philippe Treillet, ancien Directeur de l'Exploitation de l'Aéroport de Lyon-Bron.*

*Photos : Collection privée et Philippe Treillet.*