

Fiche 4 : le développement de l'aéronautique à Bourges pendant l'entre-deux-guerres (1919-1939)

En 1927, la société Hanriot recherche un terrain d'aviation dans le centre de la France susceptible de recevoir une école de pilotage. Le gouvernement incite alors les entreprises aéronautiques à délocaliser leurs entreprises au sud de la Loire afin de les éloigner des frontières de l'est. En novembre de la même année, Marcel Haegelen, chef-pilote des établissements Hanriot, rencontre le maire de Bourges, Henri Laudier qui lui propose d'implanter cette école de pilotage dans la capitale du Berry. Celle-ci présente certains avantages: cité industrielle située près de l'axe Bourges – Châteauroux, elle comporte une cathédrale qui peut être vue à des kilomètres à la ronde par des aviateurs qui auraient perdu leur chemin. Après avoir obtenu l'accord définitif de la société parisienne, les élus berruyers choisissent d'acheter un terrain herbeux et dégagé de 90 hectares situé au sud-est de Bourges, le plateau du Lautier, pour y installer le nouvel aérodrome (**documents 24a et 24b**). Cet équipement coûte 500 000 francs et est financé par la mairie de Bourges, le conseil général du Cher, la Chambre de commerce et d'industrie et l' Aéroclub du Berry.

Le 25 avril 1928, une convention précisant le fonctionnement du nouvel aérodrome est signée entre Henri Laudier et la société des avions Hanriot représentée par M. Outhenin-Chalandre. Cette dernière s'engage à former 40 élèves pilotes par an et à créer des ateliers de réparation pour avions pouvant fournir un travail quotidien à 300 ouvriers. La nouvelle école de pilotage Hanriot à Bourges est inaugurée le 1er juillet 1928 (**document 28**).

Ecole privée payante reconnue par le ministère de l'Air, elle prépare plusieurs brevets permettant de conduire des avions militaires, des avions de transport civils ainsi que des avions de tourisme. Grâce à la création de l'aérodrome de Bourges, l'Aéroclub du Berry se développe et compte 847 membres en 1930 contre 176 un an plus tôt. Il est dirigé par Henri Hervet, et possède un bulletin mensuel, « *Centre Aviation* », tiré à 300 exemplaires.

Le 10 janvier 1929, le président de l'Aéroclub du Berry écrit au Préfet du Cher pour lui communiquer un article tiré du journal spécialisé dans l'aviation, Les « *Ailes* ». Celui-ci annonce que la société Hanriot a décidé de transférer à Bourges une grande partie de ses usines de constructions d'avions de Carrières-sur-Seine qui emploient près de 800 ouvriers. Le 30 juin, le ministre de l'Air, M. Laurent-Eynac, inaugure la X^e Foire-exposition de Bourges, visite la nouvelle école de pilotage et assiste à un meeting aérien. Henri Laudier peut ainsi mettre en valeur les réalisations berruyères auprès du ministre et des habitants de Bourges. S'inspirant du projet réalisé par l'aéroclub du Berry, il réclame la création d'un aéroport destiné à devenir un pont aérien (**document 25**). Ce projet n'aboutit pas. Par contre, il peut annoncer que Bourges accueillera prochainement des ateliers de constructions d'avions. Renouant avec les espoirs d'avant la Première Guerre mondiale, les responsables départementaux considèrent que l'aéronautique a un réel avenir à Bourges.

Au début des années 1930, la société Hanriot de Bourges possède donc une école de pilotage, des ateliers de réparation d'avion, des hangars et une usine destinée à fabriquer des avions en « série ». Le premier avion réalisé à Bourges est le Potez 25, un petit avion d'observation fabriqué à 342 exemplaires (**document 29**). Sur le **document 26a**, probablement daté de 1936, on distingue, de droite à gauche, l'aérogare inauguré le 15 juillet 1934 (**documents 27a et 27b**), les bâtiments de l'aéroclub du Berry, les bâtiments de fabrication des avions, les hangars, puis l'école de pilotage située le long de la route d'Issoudun. A cette période, les Berruyers s'installent volontiers en bordure de la route nationale afin d'assister aux nombreux atterrissages et décollages d'avions (**document 26b et 26c**).

Le 19 février 1931, ces mêmes Berruyers ovationnent les aviateurs français Dieudonné Costes et Maurice Bellonte lors de leur passage dans leur ville. Dans la salle du cinéma « le Grand Palais » archicomble, ces derniers racontent leur traversée héroïque de l'océan Atlantique en avion, dans le sens Paris-New York, les 2 et 3 septembre 1930 (**documents 30a et 30b**).

Même si les aviateurs français multiplient les raids victorieux au cours des années 1930 et contribuent à la renommée de l'aéronautique française, celle-ci accuse un retard de plus en plus évident par rapport à l'aviation allemande. Le 31 juillet 1936, le ministre de l'Air du Front populaire Pierre Cot (4 juin 1936-17 janvier 1938), crée le Service de l'aviation populaire sur tout le territoire national afin de développer l'aéronautique française. Jean Moulin (1899-1943), le futur créateur du Conseil national de la Résistance, est chargé de son organisation. Le but de Pierre Cot est de constituer une « nation d'aviateurs » afin de « trouver et de former des équipages par l'intermédiaire d'une filière populaire, au moment où la tension internationale croissante impose un réarmement massif ». Pendant la Guerre d'Espagne, une cinquantaine d'Espagnols viennent d'ailleurs se former à l'école de pilotage Hanriot de Bourges (**document 33**).

A Bourges, la Section d'aviation populaire (SAP) accueille des jeunes âgés de 14 à 21 ans qui souhaitent devenir des aviateurs (**document 31**). La création de ces sections permet donc d'élargir le recrutement à des classes sociales moins favorisées. Le 15 avril 1937, l'ancien « as » de la Grande Guerre, Marcel Haegelen (1896-1950), est choisi par le ministère de l'Air pour le représenter au sein du Comité directeur de la SAP de Bourges (**documents 32a et 32b**). En août 1937, 20 élèves de la SAP de Bourges - sur un total de 23 - reçoivent leur brevet de pilote et participent au meeting aérien de Vincennes. L'aviateur Jean Brivot (1903- 1948) seconde Marcel Haegelen. Sportif, il est le fondateur du « Bourges Athletic Club » (B.A.C.), le club sportif des Etablissements Hanriot. Aujourd'hui, le stade du B.A.C. porte son nom. En janvier 1938, le nouveau ministre de l'Air, Guy La Chambre, transforme les SAP en « Section d'Aviation Prémilitaire » et les placent sous le commandement de l'Armée, prélude à leur dissolution le 1^{er} avril 1939.

Considérant que les industries vouées à la production d'armes ne peuvent rester aux mains d'initiatives privées, le gouvernement de Front populaire fait adopter à la Chambre des députés une loi de nationalisation de l'industrie d'armement, le 17 juillet 1936. Une douzaine d'entreprises aéronautiques françaises sont concernées, dont la société Hanriot. La volonté de l'État est alors de réorganiser ces sociétés afin d'accroître leur efficacité. Le 1^{er} février 1937, la société Hanriot fusionne avec les avions Farman afin de donner naissance à la S.N.C.A.C. (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre) (**documents 34, 35 et 36**). L'usine berruyère compte alors 2000 salariés: avec les Établissements militaires de Bourges, la S.N.C.A.C. est la plus grande usine du département du Cher. Les productions d'avions liés au réarmement français s'accroissent aussi fortement entre 1937 et 1940.

Avant la nationalisation, l'usine Hanriot assurait au sein même de l'entreprise la formation de ses apprentis par des personnels qualifiés de l'usine. En 1937-1938, le gouvernement décide de rattacher les élèves et leurs professeurs à l'Éducation nationale. La S.N.C.A.C. crée «L'école du Moulon » afin de former des ouvriers et des techniciens en aéronautique. Celle-ci s'installe rue Félix Chédin, (au nord de Bourges) dans les locaux d'une ancienne usine de chaussures, sous une grande halle à structure métallique (**documents 37a et 37b**). « L'école du Moulon » fonctionne jusqu'aux années 1960.

Pendant les années 1930, Henri Laudier fait construire la cité-jardins de l'Aéroport afin de loger une partie du personnel des usines d'aéronautique. Peu à peu, un véritable quartier se dessine avec ses immeubles collectifs, ses maisons individuelles, ses rues qui portent fréquemment des noms d'aviateurs, son église (Église Saint-Henri) (**documents 38, 39a , 39b**,

40, 41). Dès 1936, la municipalité constate que le quartier de l'Aéroport est de plus en plus peuplé et projette d'y construire un nouveau groupe scolaire (**document 39c**), mais il faut attendre l'après-guerre pour que celui-ci soit enfin bâti.