



Villes et Pays d'art et d'histoire
Bourges

laissez-vous conter
le quartier
de l'aéroport

Le terrain d'aviation de Bourges à ses débuts : 5 hangars Bessonneau, en bois et toile, sont disposés le long de la route d'Issoudun
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



Quand l'histoire du quartier de l'aéroport débute...

Jusqu'au début du XX^e siècle, le coteau qui domine la rive gauche de l'Auron n'est urbanisé que le long des grands axes pénétrant dans la ville, les routes nationales 151, ancienne «route royale de Poitiers à Avallon» et 140, ancienne «route royale de Paris à Clermont». Entre, ce ne sont que des terres agricoles, vignes et terres labourables.

En 1908, la ville acquiert un vaste terrain le long de la route nationale 151 au lieu-dit le Lautier pour y aménager le cimetière qui manque à toute la partie sud de la ville.

L'industrie aéronautique à Bourges : une implantation déterminante

L'histoire aéronautique de Bourges commence il y a un siècle : en 1910, le premier meeting aérien est organisé par l'aéroclub du Berry. Deux ans plus tard, la base aérienne d'Avord ouvre à 20 km de Bourges. Entre 1914 et 1918, elle devient la première école d'aviation du monde, formant plus de 10 000 aviateurs français et étrangers.

Les années 30, les années fastes

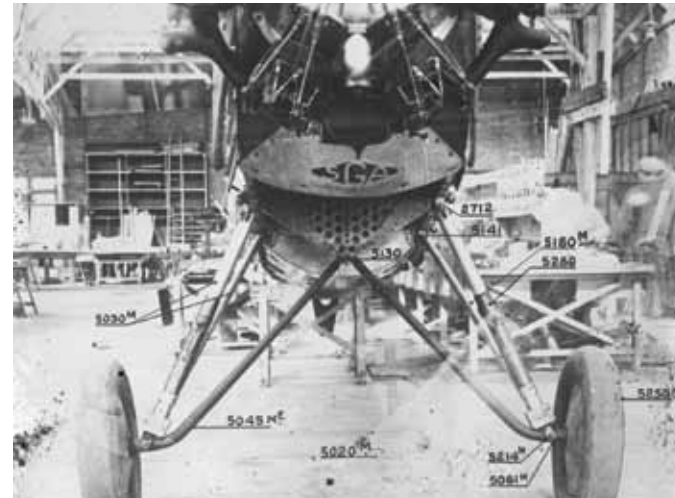
En 1927, l'Etat décide de délocaliser les écoles d'aviation au sud de la Loire et incite les entreprises aéronautiques à s'éloigner des frontières de l'Est. En 1928, la Ville de Bourges s'accorde avec la société Hanriot, installée en Ile-de-France, sur la création d'une école de pilotage et d'ateliers de réparation, suite à la rencontre entre le maire Henri

Laudier et Marcel Haegelen, chef-pilote dans l'entreprise. Bourges se dote alors d'un aéroport, aménagé en six mois sur un terrain de 90ha, le long de la route nationale 151, à l'écart de la ville.



Atelier d'entoilage des LH 431, début des années 30
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).

Vue de face d'un LH 431 dans un des premiers ateliers de construction, 1929-1930
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



L'année suivante, la société Hanriot transfère à Bourges une grande partie de ses usines. Elle se développe rapidement et se dote de nouveaux bâtiments, bureaux et ateliers, dont les surfaces sont multipliées par huit de 1932 à 1939. Dans le même temps, les effectifs passent de 80 à près de 2000 personnes (60 employés, 50 ingénieurs, le reste à la production), devenant ainsi, avec les Etablissements militaires de Bourges, le premier employeur du département. L'entreprise crée même son école d'apprentissage dans le quartier du Moulon, qui fonctionnera jusque dans les années 1960.

En 1936, le Gouvernement de Front populaire nationalise l'industrie d'armement. Le 1^{er} février 1937, la société Hanriot fusionne avec les avions Farman pour donner naissance à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre (S.N.C.A.C.).

Façade de l'école d'aviation Hanriot, le long de la route d'Issoudun vers 1936 ; le campanile est surmonté d'un «projecteur» pour les approches nocturnes
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



Vue aérienne du complexe aéronautique vers 1937 : de haut en bas : au fond, l'aérogare et les hangars de l'aéroclub, les bureaux d'étude dans le petit bâtiment en longueur, le bâtiment n° 5, avec l'administration sur la façade, l'entrée du personnel sur la rue Le Brix et la cour avec les vestiaires, les ateliers n° 2, 3 et 4, et la cour pour le stockage du bois ; le long de la route d'Issoudun, le bâtiment n° 1 (menuiserie), l'école de pilotage et le bâtiment n° 7 en construction. L'atelier n° 8 n'est pas encore bâti
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



Sortie du personnel du bâtiment de l'administration, rue Le Brix, vers 1937
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



Atelier d'usinage (bâtiment n°3), années 30
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).

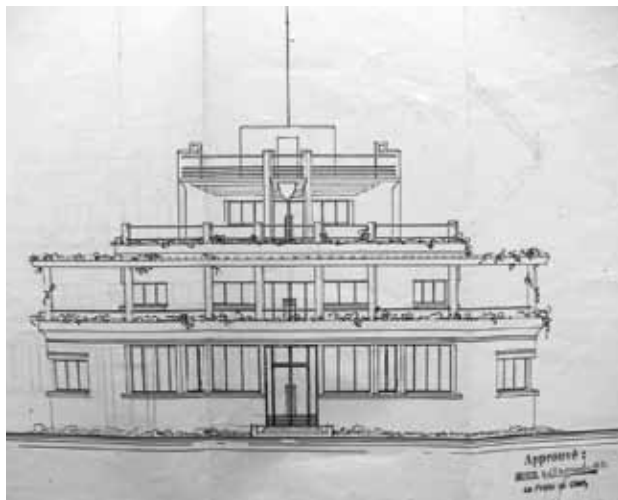


Sortie des ouvriers, rue Le Brix, années 30
(AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).

Bureau technique (bâtiment n° 5) s.d. (AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds 117)).



Façade de l'aérogare, côté piste (AM Bourges – 2F27).



L'aérogare

L'aérogare de Bourges, construite et exploitée par la société l'Aérienne, ouvre ses portes en juillet 1934. Le bâtiment en éventail possède un bar, un restaurant ouvrant sur une terrasse et des locaux d'accueil. De style Art Déco, aux lignes géométriques très marquées, il présente deux façades différentes : côté rue, la composition est marquée par la cage d'escalier monumentale éclairée par une claustra de carreaux de verre. Côté piste, les concepteurs ont joué sur l'équilibre entre longues lignes horizontales et composition pyramidale des deux étages. L'alignement des colonnes de la pergola et des piliers du garde-corps avec l'encadrement des baies vitrées dessine un quadrillage parfaitement symétrique. L'aérogare est détruite par l'armée allemande en 1941, pour faciliter l'approche nocturne des bombardiers de retour de missions sur l'Angleterre. N'en subsiste que le vaste rond-point Guynemer, qui permettait d'y accéder.

L'aéroport pendant l'Occupation

Le 19 juin 1940, les Allemands entrent dans Bourges et déclarent « Ville ouverte » puis réquisitionnent les installations aéroportuaires, l'usine de la S.N.C.A.C. et les logements du quartier de l'Aéroport. L'usine est dirigée pendant quatre ans par les sociétés allemandes Arado puis Siebel, tandis que la piste est utilisée pour aller bombardier l'Angleterre.

Après 1945

À la Libération, l'aéroport de Bourges et la S.N.C.A.C., lourdement touchés par les bombardements alliés, sont en piteux état. Après une période d'incertitude, l'usine redémarre après sa reprise par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord (SNCAN) en 1949. L'activité est relancée avec la production des avions de transport N 2501 « Noratlas », puis C 160 « Transall » et Nord 262.



Bâtiment 8 : chaîne de montage du Nord 262 ; à l'arrière-plan, chaîne de réparation du Noratlas, 6 janvier 1962 (AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds I 17J).

Parallèlement, l'usine de Bourges s'oriente vers la fabrication de missiles, qui lui assure un développement inégalé, les effectifs atteignant plus de 3000 employés dans les années 1970. Aujourd'hui, après de multiples restructurations, l'usine de

Bourges appartient au groupe MBDA, groupe industriel leader européen des missiles et des systèmes de missiles.



Vue aérienne d'un cœur d'îlot et des jardins familiaux, vers 1937 (AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds I 17J).

Naissance d'un projet urbain

À la fin de la première Guerre mondiale, Bourges est confrontée à une grave crise du logement. Pour y répondre, le maire Henri Laudier, nouvellement élu, crée en 1922 l'Office Municipal d'Habitation à Bon Marché.

Il prend alors pour modèle de logements populaires la cité-jardins et le logement individuel, dans une vision éminemment paternaliste et hygiéniste. Ce modèle est développé en France par Henri Sellier, maire de Suresnes et créateur de l'Office départemental des HBM de la Seine. Natif de Bourges, son

amitié avec Henri Laudier aura une influence décisive sur la création des logements sociaux à Bourges.

Dans un premier temps, l'Office et la Ville souhaitent créer une cité de logements destinés à tous. La Ville acquiert donc le terrain face au cimetière du Lautier. Mais le projet est modifié pour répondre au développement du pôle aéronautique, et en 1929, la création d'une cité-jardins près de l'aéroport est actée.

L'équipe de l'architecte Maurice Payret-Dortail (1874-1929), qui collabore avec Henri Sellier, présente un projet mêlant logements collectifs et individuels,

Dès la création de la cité-jardin, la Ville décide d'attribuer aux rues des noms d'aviateurs célèbres.

La tradition s'est maintenue au fil du développement du quartier : Clément Ader (1841-1925), Maryse Bastié (1898-1952), Louis Blériot (1872-1936), Adrienne Bolland (1895-1975), Louis Bréguet (1880-1955), Jean Brivot (1903-1948), Henri Farman (1874-1958), Roland Garros (1888-1918), Georges Guynemer (1894-1917), Marcel Haegelen (1896-1950), Pierre Latécoère (1883-1943), Hubert Latham (1883-1912), Joseph Le Brix (1899-1931), Jean Mermoz (1901-1936), René Mesmin (1897-1931), Charles Nungesser (1892-1927) et François Coli (1881-1927), Alberto Santos-Dumont (1873-1932), Jules Védrines (1881-1919), Gabriel (1880-1973) et Charles Voisin (1882-1912)...

proche de celui des cités-jardins parisiennes composées d'îlots et animées par des impasses, des squares et des places. L'organisation fait alterner différents types de bâtiments et d'implantations. Le style est résolument moderniste, proche des formules utilisées au Plessis-Robinson par le même architecte : toit-terrasse, scansion horizontale

grâce aux loggias, balcons, corniches, jardinières et autres décrochés horizontaux. Les perspectives des rues principales au nord et au sud sont marquées en implantant des immeubles collectifs qui suivent les courbes des ronds-points.

Au cœur des îlots irrigués par de petits chemins, espaces verts et squares avec jeux d'enfants côtoient des jardins familiaux destinés aux locataires des immeubles collectifs.

Les premières constructions

En 1931, les travaux commencent. La partie ouest de la cité, la plus proche de l'usine, est la première construite. 156 logements collectifs (bâtiments I à 9) sont mis en service en 1934. Bien que conçus suivant un module de base identique, les immeubles sont tous différents.

Le système de construction La Maison isotherme :

Le procédé développé par l'ingénieur Decourt consiste à fixer sur une première structure porteuse métallique, une seconde en béton armé, qui constitue la dalle verticale et les dalles horizontales des étages et du toit. Sur la face intérieure des murs, une paroi isolante est posée en ménageant un vide d'air qui assure l'isolation thermique et phonique. Les cloisons ne sont pas porteuses.



L'usine et la rue Le Brix après les bombardements du 10 avril 1944 (AD Cher - Fonds MBDA France - Fonds I 17J).

Immeuble 1, rue Le Brix
(service patrimoine).



Immeuble 1 (rue Le Brix) : les six logements F3 sont desservis par une cage d'escalier centrale. De part et d'autre, une des chambres ouvre sur la rue par une loggia et la seconde par une fenêtre dans le prolongement de celle-ci. La salle familiale donne à l'arrière. Par mesure d'économie, la cuisine, alimentée par une cuisinière, ouvre sur la salle familiale et une chambre possède l'unique cheminée de l'appartement.

Immeuble 2, rue Le Brix
(service patrimoine).



Immeuble 2 (rue Le Brix) : la forme de l'immeuble n° 1 est reprise, prolongée de chaque côté par deux retours disposant de leur propre entrée. Aux extrémités, les balcons saillants en angle aux deux

étages supérieurs renforcent l'horizontalité des lignes.

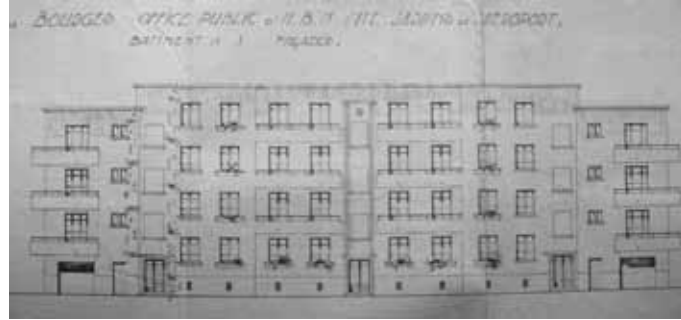
Immeubles n°3 et n°3bis (angles des rues Le Brix et Latham) : ces bâtiments associent les formes des immeubles n°1 et n°2, en décrochement l'un par rapport à l'autre. Les angles et les façades latérales sont de nouveau soulignés par les balcons saillants et les bords de fenêtres.



Façade latérale de l'immeuble 5-6-7, rues Le Brix - Nungesser-et-Coli (service patrimoine).

Immeuble 5-6-7 (angles des rues Le Brix et Nungesser et Coli) : vingt-huit logements sont répartis sur quatre niveaux. L'élément central est complété de deux modules en retour. Sur les façades latérales, l'alternance verticales/horizontales est obtenue grâce à des procédés aussi simples qu'efficaces : les « pilastres » de part et d'autre des fenêtres de la

Façade sur rue de l'immeuble 8, rue Le Brix
(AM Bourges, fonds Bourges Habitat).



cage d'escalier d'une part, et les rebords des baies en angle et les corniches d'autre part.
Immeuble 8 (rue Le Brix) : les modules de base sont organisés selon un subtil jeu de décrochements par rapport à la rue et de symétrie avec pour axe la cage d'escalier centrale. A remarquer également la disposition en quinconce des balcons qui anime la façade.

Bâtiment 9 (rue Nungesser-et-



Façade sur rue de l'immeuble 9, rue Nungesser-et-Coli
(service patrimoine).

Coli) : ce bâtiment de vingt-huit logements est construit au fond du square. Les balcons étant reportés côté jardin, la longue façade sur rue est animée par l'alternance des fenêtres et par les cages d'escaliers, placées en retrait et éclairées par une paroi de carreaux de verre.

1933-1938 : les pavillons individuels

Les cent-huit pavillons (bâtiments 10 à 45) vont être construits par les entreprises Leiseing et Vialanet. Tandis que la première met en œuvre le procédé de La Maison isotherme, la seconde privilégie la structure en briques ou en pierres avec placage en béton ou en pierre pour les pavillons aux angles des rues Latham et Nungesser et Coli, plus chers à la location.

Construits sur des parcelles d'environ 300m², les pavillons comprennent la salle familiale avec cuisine/laverie séparée, des toilettes et trois chambres (env. 60m²). Seuls le séjour et une chambre disposent d'une cheminée. Une entrée secondaire ouvre à l'arrière, facilitant les circulations entre le jardin, la maison et la cave à laquelle on accède par un escalier extérieur abrité par un auvent. Chaque pavillon dispose de son jardin privatif ouvrant sur les espaces collectifs des cœurs d'îlots.

A partir d'un même module de base, les architectes ont créé cinq types de logements, combinés de huit manières différentes : Les types A, B et B' sont à étage :

Pavillons jumelés de type A, rue Latham
(service patrimoine).



Ceux de type A sont jumelés, les deux entrées rassemblées en un seul module à deux portes de part et d'autre du mur mitoyen. Le type B est plus étiré que le type A, sa façade principale comporte deux travées et une entrée centrale. Les pavillons peuvent être jumelés ou en bandes. Le type B' se distingue par le module de la cuisine mis en exergue.



Pavillon de type B', rue Mesmin
(service patrimoine).

Les types C et D sont en rez-de-chaussée. Le type D est toujours combiné ou groupé avec des pavillons à étage, alors que le type C n'est jumelé qu'avec ses semblables.

Les entrées sur les façades sont toutes légèrement surélevées, directes et individualisées par une



Pavillon de type C, rue Latham
(service patrimoine).



légère saillie pour les pavillons à étages, signalées par un porche pour les pavillons en rez-de-chaussée.

Enfin, le traitement des façades des pavillons est différent suivant leur implantation : ceux situés le long des rues sont enduits d'un crépis, tandis que ceux construits par l'entreprise Vialanet aux angles des rues ont un parement de pierre.

Pavillons jumelés types B'D, angle des rues Nungesser-et-Coli et Latham
(service patrimoine).



Immeuble 52, square Maryse Bastié (service patrimoine).

L'immeuble 53 est formellement très proche de ses voisins, tandis que la longue barre du boulevard Mermoz présente une façade animée par des alignements de balcons disposés en peigne de part et d'autre des cages d'escaliers. Les deux escaliers de l'immeuble 52 sont reportés dans les pans coupés. Balcons saillants dans les angles, jardinières et corniches renforcent l'horizontalité de la façade.

Les deux immeubles implantés dans des carrefours circulaires présentent un agencement particulier de courts U étirés en arcs de cercles. L'immeuble 57 dispose de deux entrées décentrées et peu mises en valeur tandis que les logements du bâtiment 56 sont desservis par un unique escalier central donnant sur une coursive arrière.



Immeuble 57, rond-point Guynemer (service patrimoine).

Immeuble 56, avenue Marcel Haegelen (service patrimoine).



L'esthétique évolue, en particulier dans le traitement des balcons, ajourés dans leur partie basse. La recherche constante d'animation et de variété des façades se perçoit dans

l'organisation générale comme dans de petits détails, comme les portes-fenêtres ouvrant sur les balcons, décentrées (immeuble 56).

Immeuble 54-55, rue Nungesser-et-Coli (service patrimoine).



Pavillons de la rue Blériot après les bombardements de juin 1944 (AM Bourges, fonds Bourges Habitat).



L'après-guerre : reconstruction et fin du second programme

Les bombardements alliés d'avril à juin 1944 détruisent quarante-neuf logements collectifs et individuels et en altèrent deux-cent-quarante-sept.

Les reconstructions s'étaient de 1946 à 1948, tandis que le programme de construction interrompu par la guerre reprend,

avec la réalisation des immeubles 46-48 rue Guilbeau et 54-55 rue Nungesser-et-Coli. Les travaux, qui sont confiés à Jean Festoc, collaborateur de Demay décédé en 1947, sont terminés en 1952-1953.

L'implantation des immeubles est celle prévue dans le projet de 1935 et l'architecte conserve l'esprit moderniste dans le traitement très géométrique des façades.



Façade sur rue de l'école élémentaire (service patrimoine).

On a néanmoins cherché l'économie en remplaçant les balcons en béton par d'autres en métal.

C'est à la même époque qu'est édifié le groupe scolaire, en cœur d'îlot. Le projet, étudié dès les années 1930, avait été interrompu par l'Occupation, mais le Baby Boom des années d'après-guerre rendait cette construction absolument indispensable.

Dans le même temps, commerces et services se sont développés à la périphérie immédiate de la cité-jardins, le long de l'avenue Marcel-Haegelen.

Les maisons Castors de la rue Guilbeau

Dans le contexte de la Reconstruction de l'Après-Guerre et de la crise du

logement du début des années 1950, des familles s'unissent en coopératives. L'idée est de devenir propriétaire de sa maison en construisant les uns pour les autres, solidarité et communauté étant les deux piliers de leur action. Le mouvement, national, est reconnu par l'Etat. A Bourges deux cités Castors ont vu le jour : la première entre la route de La Chapelle et Bellevue, la seconde rue Guilbeau, à proximité immédiate de la cité-jardins. Le terrain viabilisé est cédé par la Ville à «l'Abri populaire» en 1951. Vingt-trois pavillons individuels voient le jour. De formes très simples, ils sont tous sur le même alignement en léger retrait sur la rue et présentent tous un pignon sur rue.



Maisons Castors de la rue Guilbeau (service patrimoine).

Pavillons de la rue Blériot avant réhabilitation, 2006 (service patrimoine).



Cité-jardins de l'Aéroport : l'exemple d'une régénération urbaine

Validé par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine le 20 octobre 2004, le programme de renouvellement urbain de Bourges concerne toute la Ville mais s'attache particulièrement aux quartiers nord ainsi qu'au quartier de l'Aéroport.

Le périmètre au sud de Bourges englobe 469 logements sociaux et une résidence pour personnes âgées datant de 1977.

A l'exception de deux immeubles situés sur l'avenue Marcel Haegelen, construits en 1963 et 1976, cet ensemble constitue la «cité-jardins de l'Aéroport».

Sans caractère particulier, les deux immeubles ont été démolis afin de repenser l'entrée de Ville.

Un choix différent a été fait pour la cité-jardins, car elle reste un des rares témoignages français de cette forme de modèle urbain

et de logements populaires. La réhabilitation s'est donc imposée, réhabilitation des logements mais aussi véritable régénération des espaces publics et des espaces verts.

Bourges n'est pas la seule ville de France à avoir souhaité ce type d'intervention pour protéger son patrimoine : les villes de Stains ou du Pré-St-Gervais par exemple ont engagé des opérations similaires.

Confié à l'atelier I+I pour la partie habitat et à l'atelier Passages pour les espaces publics et les jardins, le projet a consisté à maintenir les qualités urbaines du site, tout en l'adaptant aux besoins actuels.

Les cœurs d'ilots ont été complètement repris et des garages ont été implantés là où c'était possible. Les réseaux ont été enfouis et un nouvel éclairage public installé.

Enfin, les voiries ont été intégralement refaites intégrant des pistes cyclables. L'allure générale de l'ensemble a donc été

Les mêmes après travaux, 2013 (service patrimoine).



profondément rajeunie.

La réhabilitation de l'habitat a concerné les 99 pavillons, propriétés du bailleur social Bourges Habitat et les collectifs qui ont été plus légèrement traités. Les travaux ont varié en fonction des pavillons concernés. Par ailleurs, une quarantaine d'entre eux étaient encore habités au début des travaux : des relogements ont donc été accompagnés et pris en charge par le bailleur. Des adaptations ont été proposées pour le maintien des personnes âgées dont certaines étaient là depuis la

fin des années 40.

Au final, sauf exception, les pavillons de la cité-jardins ont été complètement restructurés à l'extérieur (jardins, clôtures, façades) comme à l'intérieur (création d'une pièce à vivre plus grande au rez-de-chaussée, création d'une chambre ou d'une salle de bain dans les extensions nouvelles). Un jardin potager collectif a même été recréé par des habitants de la cité.

Visiter la cité-jardins aujourd'hui c'est donc bien mettre en pied au cœur d'un patrimoine vivant.



Visite du quartier, durant la réhabilitation, par le Groupement d'Intérêt Public ANRU (service du patrimoine).

Textes :

Cécile Jamet, Groupement d'Intérêt Public, ANRU
Anna Moirin, service du patrimoine

Sources :

Roussel (M.) : Les cités-jardins de Bourges 1927-1940. Mémoire de maîtrise Université François Rabelais de Tours 2003-2004.

Aéroport, mémoires d'une cité-jardin : documentaire de Rachid Merabet et Manu Richard. Coproduction Au Fil du Faire et Bip TV, sur une idée originale de l'amicale laïque des Ecoles de Bourges Aéroport, 2012.

Dossier pédagogique interactif : Histoire de l'aéronautique dans le Cher, 1910-1945, Archives départementales du Cher (www.cg18.fr/dossier-pedagogique-aeronautique).

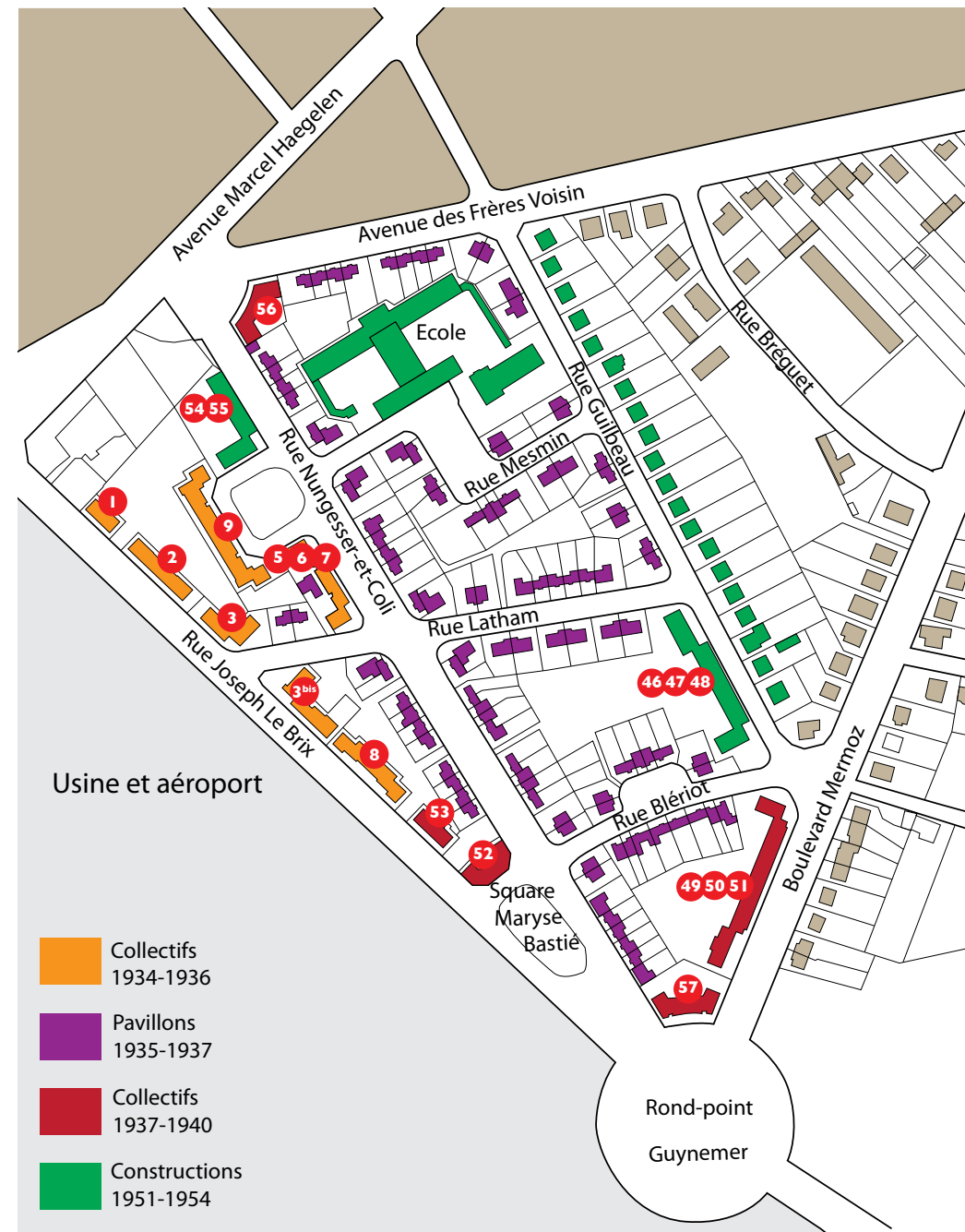
Les ateliers du ciel : la construction aéronautique à Bourges des années 1930 aux années 1960. Livret d'exposition, direction des archives départementales du Cher, 2011.

Archives municipales de Bourges : Liasse 2F27 (aéroport) Cartons n° 264 et 266 (archives Bourges Habitat)

Archives départementales du Cher : Fonds 117J – dépôt MBDA France.

Remerciements :

Christophe Gratias, Archives municipales
Xavier Laurent et Christophe Vaillant, Archives départementales du Cher
MBDA France



Laissez-vous conter Bourges, Ville d'art et d'histoire...

... en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la culture. Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes de Bourges et vous donne des clefs de lecture pour comprendre le développement de la ville au fil des quartiers ou les métamorphoses successives d'un paysage. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser des questions.

Le service d'animation du Patrimoine...

... qui coordonne les initiatives de Bourges Ville d'art et d'histoire, a conçu cette brochure. Il propose toute l'année des animations pour les habitants et le jeune public. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Renseignements

Service du Patrimoine

12 place Etienne Dolet - 18000 BOURGES

Tél. : 02 48 57 81 46

patrimoine@ville-bourges.fr

“Au début du XX^e siècle,
nous avons vu prendre forme deux
grandes inventions
nouvelles : l'aéroplane
et la cité-jardins, tous deux
précurseurs d'une ère nouvelle :
la première a donné des ailes
à l'homme, la deuxième lui a
promis un meilleur lieu de séjour
quand il redescendait sur terre ”

LEWIS MUMFORD,
LA CITÉ À TRAVERS L'HISTOIRE, 1961.

Bourges appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XX^e siècle, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 167 Villes et Pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité,

Blois, Chinon, Loches, Orléans, Tours, Vendôme, Le Pays Loire Touraine et le Pays Loire Val d'Aubois bénéficient de l'appellation Villes d'art et d'histoire ainsi que Nevers, Moulins et La Charité-sur-Loire.



BOURGES
aime la culture !

