

Création de l'aérodrome brestois

Une affaire qui dépassait largement le cadre local

1927-1935

Par Thierry Le Roy

Texte paru dans *Les Cahiers de l'Iroise* n°185, janvier 2000, pp.29 à 39

Dès le milieu des années vingt, il devint clair pour la plupart des spécialistes de l'aéronautique en France, que sans une politique clairement définie en faveur de la création des aérodromes, celle-ci ne pourrait jamais sortir des limites dans lesquelles elle s'était pratiquement figée à la fin de la première guerre mondiale.

La Bretagne côtière, Brest et Lorient en particulier, connaissait bien les hydravions l'aviation maritime depuis 1916, et comme dans d'autres régions de France, on y voyait occasionnellement des appareils militaires de passages ou engagés dans des manœuvres. Mais hormis à Nantes, la présence de l'aviation civile en Bretagne, était limitée à quelques fêtes.

L'action des chambres de commerce

En l'absence de volonté des hommes politiques locaux, ce furent les commerçants, au travers des chambres de commerce, qui prirent les affaires en mains. La chambre de commerce de Marseille fut la première en 1925, à demander que lui soit confiée la gestion des ports aériens situés dans son secteur. S'engouffrant dans l'ouverture ainsi faite, la conférence inter-régionale des chambres de commerce qui se tint à Bordeaux en avril 1927, encouragea la généralisation du mouvement afin de mettre les municipalités devant leurs responsabilités, et sans attendre que l'Etat (tenu par le vote des crédits) ne prenne les initiatives.

Le Comité Français de Propagande Aéronautique (CFPAé), présidé par le maréchal Lyautey, contactait alors l'ensemble des chambres de commerce pour leur faire connaître le nom d'un interlocuteur, en cas de projets précis, ou simplement pour prendre des renseignements. Dans l'ouest, ce représentant s'appelait Martin, il était vice-président de la Chambre de commerce de Tours¹. A la fin du printemps 1927, pas moins de cinquante-six chambres de commerce avaient déjà adhéré au programme du CFPAé, et entre février et juin 1927, une tournée de conférences était organisée en Bretagne ; à Nantes, Saint-Nazaire, Brest, Quimper et Lorient, s'adressant à un public restreint,

¹ Le CFPAé s'était fixé pour but de mettre en contact les différents intérêts de l'aéronautique, et de confronter les avis divergents des représentants des chambres de commerce, des banques, des compagnies de chemins de fer, des compagnies de navigation maritime, et des services techniques et financiers du gouvernement.

intéressé par les activités des chambres de commerce. Utilisant l'argument principal du comité, Martin procédait par comparaison avec l'Allemagne et l'Italie qui "*donnent tous leurs soins au développement de leurs lignes aériennes* (intérieures) (...)", et insistait particulièrement sur le fait que l'Allemagne y consacrait un budget de plusieurs centaines de millions de Francs, alors qu'en France ce budget n'existe pas².

Le 22 novembre suivant, se tenait encore à la bourse de Nantes une "*conférence inter-régionales des relations aériennes*" présidée par Charles Vuilemin qui cumulait les présidences de la Chambre de commerce de Nantes et de la Vème région économique. Outre les chambres de commerce de la Vème région (Bretagne-sud jusqu'à Lorient) et de la VIème région (Bretagne-nord et ouest)³, les régions de Bordeaux, Lyon, Caen et Bourges étaient également représentées. Plusieurs présidents d'aéro-clubs avaient été également conviés, dont ceux des Aéro-club de l'Atlantique (Nantes), de l'Ouest (Angers), du Sud-Ouest (Bordeaux) et de Touraine. La Direction des voies et des communications aériennes du ministère était représentée par M. Vivant. Après deux séances de travail, le congrès s'exprima en faveur d'un réseau de "*lignes aériennes*" calqué sur celui des PTT, suivant un avis déjà exprimé quelques semaines auparavant à l'occasion de l'assemblée des présidents de chambres de commerce de France.

Les chambres de commerce des villes les plus directement concernées, Rennes, Brest et Nantes, se mirent alors à la recherche de terrains capables d'accueillir les nouveaux aérodromes. A Rennes, les élus consulaires voyaient du côté de l'hippodrome des Gayeulles, qui servait depuis le début aux fêtes d'aviation, du Polygone de Courrouze, du parc de Cucé à Chantepie, des terrains à Guichen et à Saint-Jacques-de-la-Lande. A Nantes, la question se posait en d'autres termes, puisque les aviateurs nantais disposaient déjà du petit aérodrome de Bèle (terrain de manœuvres militaire) sur la commune de Saint-Joseph. Les choses n'étaient donc pas considérées comme véritablement urgentes, sinon qu'après une dizaine d'années d'utilisation l'aérodrome s'avérait un peu petit.

Le Finistère, tête de pont transatlantique

A Brest, l'affaire était plus compliquée en raison de la divergences des avis sur l'orientation à donner au projet. Fallait-il regarder vers Paris, comme Nantes et Rennes, ou vers l'Atlantique, alors au centre de nombreuses ambitions. C'était en effet par le Finistère que l'avion de l'amiral Byrd, venant de New-York, avait abordé la côte européenne, au soir du 30 juin 1927.

Il était donc permis d'imaginer que dans un bref délai des lignes aériennes se

² ADM 1258 W 510 Compte rendu de la conférence de M. Martin à Lorient, 1 juin 1927

³ Le VIème groupement régional économique regroupait les chambres de commerce de Rennes, Fougères, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Brest, Morlaix, Quimper, mais aussi Laval.

créeraient au dessus de l'océan. Et la pointe de la Bretagne se trouvait justement sur cette route. Deux voies s'offraient en effet aux équipages qui tentaient alors la traversée. La plus courte, mais à la météo instable, passait par l'Irlande et Terre-Neuve, tandis que l'autre, plus longue mais plus sûre, passait par la Bretagne et les Açores. Ce choix existait durant le printemps et l'été, mais dès l'automne, en raison des mauvaises conditions météorologiques sur l'Atlantique nord, il fallait nécessairement passer par la Bretagne.

Le message était bien reçu dans le Finistère, et dès l'été 1927, Charles Daniélou, le député-maire de Locronan (plusieurs fois ministre), avait adressé au secrétariat d'Etat à l'aéronautique, un courrier destiné à attirer son attention sur la nécessité d'installer au plus vite sur la montagne de Locronan, un phare lumineux ou herzéen pouvant servir de repère aux avions traversant l'Océan⁴. Raymond Poincaré, président du conseil et ministre des finances, aurait même encouragé le projet, et proposé de demander au parlement des crédits spéciaux, mais le ministre chargé de l'aéronautique s'y serait opposé, assurant qu'il n'avait pas besoin de moyens nouveaux⁵. En août 1928, une reconnaissance des lieux était pourtant faite par l'ingénieur Etienne Pazkiewicz, du ministère du commerce, et quelques semaines plus tard, Albert Caquot, directeur des bases au ministère, venait même personnellement sur place confirmer l'avis de Pazkiewicz. Il annonçait alors l'achat des terrains nécessaires, et le tracé d'une route à flanc de coteau.⁶

Mais surtout, à la mi-octobre 1928, Charles Daniélou était contacté par les dirigeants de la Chambre de commerce de Brest, qui savaient qu'il avait "*entrepris une campagne particulièrement active*" pour faire du Finistère "*la base internationale de la transatlantique aérienne*"⁷. Les responsables de la chambre de commerce et le conseil municipal de Brest défendaient en effet, un projet d'aérodrome de grandes dimensions, "*tout particulièrement pour poster le courrier des milliers de paquebots qui doublent annuellement Ouessant*"⁸.

⁴ ADF 4M 305, Charles Daniélou « A quand le phare de Locronan ? Article de journal non identifié. 1939. Selon Daniélou, celui-ci devait être assez puissant pour être vu de 300 ou 400 km, pour croiser au large le rayon d'un autre feu tournant installé sur une hauteur irlandaise.

⁵ "Courrier adressé par Charles Daniélou au ministère de l'air le 10 juin 1929", cité dans "A quand le phare de Locronan" *op. cit.* (ADF 4M 305).

⁶ Le point culminant de la motte de Locronan (comme le reste de la région environnante) n'était pas électrifié. Aussi, à l'automne 1928, un syndicat de communes pour l'électrification de la région de Locronan était constitué, présidé par Daniélou. Les travaux d'électrification de la région étaient achevés au printemps 1929 et les terrains de la butte acquis par le ministère de l'air afin de permettre l'installation d'une ligne électrique jusqu'au sommet.

⁷ AM Brest 2 O 9.1 "Délibération de la Chambre de Commerce de Brest, 18 octobre 1928".

⁸ Ibid.

Lanvéoc-Poulmic, Guipavas, ou Douarnenez ?

Comme le faisaient remarquer conjointement la municipalité et la chambre de commerce dès la fin de 1927, "si Brest n'avait à faire face qu'à un trafic d'avions terrestres à court rayon d'action (...) au même titre qu'une ville de l'intérieur" elle pourrait certainement "se contenter d'un terrain de dimensions restreintes (...)"⁹ tel que le champs de manœuvres de Guipavas, mais les ambitions étaient énormes, démesurées mêmes, et pour les Brestois comme pour Daniélou, seul un projet aéro-maritime pouvait y répondre. A cette époque les hydravions étaient en effet les mieux adaptés aux grandes traversées océaniques, pour des raisons de sécurité, mais aussi parce que les appareils gros porteurs souffraient de trains d'atterrissements fragiles sur les terrains en herbes. Comme Daniélou devait le dire en octobre 1928 à Laurent-Eynac (ministre de l'air), il était donc inutile de préparer "des projets restreints qui devraient être dans l'avenir bouleversés"¹⁰.

En décembre 1927, lors de l'assemblée générale de la Fédération des Syndicats d'Initiatives de Bretagne, le Syndicat d'initiatives du Nord-Finistère, dont les dirigeants voyaient aussi grand que le député de Locronan et que leurs collègues de la Chambre de commerce, demandait que l'Etat, s'il n'entendait pas réaliser l'ensemble des études et travaux nécessaires, accepte au moins de subventionner les aérodromes, et de soutenir la création "des lignes aériennes inter-océaniques et mêmes terrestres"¹¹.

L'entente entre les deux projets s'arrêtait pourtant là. Pour les brestois, leur rade "sans houle, (était) une des rares qui se prêt(a) aisément à l'essor des gros hydravions de transport capable de faire le voyage en toute sécurité", et ils ajoutaient que "si la France est décidée à faire (...) un effort en cette voie (...) à l'avenir c'est par Brest que les passagers aériens de toute l'Europe devraient rejoindre en rade les paquebots attirés par de nouvelles sources de trafic"¹². Pour Daniélou et Du Frétay, le sénateur de Douarnenez, qui voulaient faire de la baie de Douarnenez la grande base d'hydravions de la région, capable de transformer sa ville natale en "nouvelle cité de la transatlantique aérienne"¹³, c'était au contraire leur baie qui présentait les meilleures conditions.

Le radical Charles Daniélou, plusieurs fois ministre et sous-secrétaire d'Etat,

⁹ Ibid.

¹⁰ AM Brest 2 O 9.1. Aérodromes : délibérations de la Chambre de commerce de Brest, 18 octobre 1928, citation du journal du journal *La Dépêche de Brest*, octobre 1928.

¹¹ *La Bretagne touristique*, 15 décembre 1927.

¹² AM Brest 2 O 9.1. Rapport commun de la commission aviation de la Chambre de commerce et de la Ville de Brest, non daté, cité lors de la délibération de la Chambre de commerce de Brest du 20 octobre 1927.

¹³ *L'Illustration* supplément au numéro du 9 mars 1929, cité par Maurice Lucas dans *Le Finistère de la préhistoire à nos jours* Editions Bordessoules, Saint-Jean d'Angély, p.486.

président de la commission de la Marine à la Chambre, proche d'Aristide Briand, bénéficiait de larges entrées dans les ministères concernés, notamment Laurent-Eynac qu'il rencontra dès la mi-octobre 1928, soit moins de trois semaines après la création du ministère de l'air.

Mais le projet établi par les Brestois trouvait pour sa part, un écho favorable du côté de la Marine, qui avait également besoin d'une nouvelle base d'hydravions en raison des développements du port du guerre vers Laninon. Depuis plusieurs années déjà, celle-ci envisageait de fonder en baie du Poulmic, en presqu'île de Crozon, face à Brest, une hydrobase de grosse capacité, qu'elle voulait relier à un aérodrome terrestre sur le plateau de Lanvéoc. Le projet allait dans le même sens que celui de la Chambre de commerce de Brest, qui le 20 octobre 1927 décidait d'appuyer le projet Lanvéoc-Poulmic, demandant même que les terrains soit immédiatement et "*définitivement choisis pour la construction de l'aérodrome principal*"¹⁴. Quelques jours plus tard, le 5 novembre, le CFPAé adressait un courrier à la Chambre de commerce dans lequel le général Boucabeille disait approuver le choix d'un port aéro-maritime en liaison étroite avec un aéroport terrestre¹⁵.

Forts de ces appuis, les Brestois entreprenaient alors une étude plus approfondie des conditions d'implantation de la base dont l'avenir "mixte" (Marine et civil) semblait assuré. La plupart des personnalités du Nord-Finistère soutenaient en effet le dossier. Et le Syndicat d'initiatives du Nord-Finistère, présidé Georges Thiébault, faisait voter par la Fédération des Syndicats d'Initiatives de Bretagne, lors de son assemblée générale, l'engagement d'entreprendre des démarches auprès du gouvernement. "*Pour ce qui concerne les futures voies de communication par les airs devant relier la France et même les autres nations de notre continent aux pays d'outre-mer, la situation de la Bretagne est (...) avantageuse*", proclamait la motion finale, car elle possède déjà "*un hydroaérodrome naturel de première importance (...) la rade de Brest*"¹⁶.

Bien moins ambitieux que les autres, le projet qui consistait à se contenter d'un développement de l'ancien Centre d'aérostation de Guipavas (créé par la Marine en 1917 et utilisé jusqu'en 1919), semble n'avoir eut en 1927, que le soutien des élus municipaux rassemblés derrière leur maire M. Goux. Il avait cependant pour lui l'avantage non négligeable de pouvoir être mis en place plus beaucoup rapidement que les autres, à un moment où il devenait de plus en plus "*urgent*" d'ouvrir Brest et toute la pointe de

¹⁴ AM Brest 2 0 9.1. Extrait du registre des délibérations de la Chambre de commerce de Brest, 20 octobre 1927.

¹⁵ BM Brest PB.B 24 *Bulletin de la Chambre de commerce de Brest 1927-1933* "Séance du 10 novembre 1927", p.299.

¹⁶ Compte-rendu de l'assemblée générale des Syndicats d'initiative de Bretagne, 1927, dans *La Bretagne touristique*, 15 décembre 1927.

Bretagne au trafic aérien des autres villes de France, suivant le programme soutenu par les Chambres de commerce, réunies en régions économiques. Son autre avantage était d'être le moins coûteux de tous les projets¹⁷. Sur le champs manoeuvre de Guipavas, abandonné par l'aérostation maritime, se tenait encore le dernier des hangars à dirigeables qui pouvait servir dans un premier temps à abriter les avions, et la distance qui séparait le terrain de la ville de Brest (cinq kilomètres) en rendrait l'accès plus aisés que Lanvéoc qui obligerait les passagers à prendre le bateau¹⁸.

Ces aspects étaient loin d'être négligeables, et si en octobre 1927, la chambre de commerce et la mairie de Brest s'exprimaient clairement en faveur du Poulmic, "*quitte à (...) sacrifier* (au développement de la pointe du Finistère tout entier) (...) *les intérêts même de l'agglomération brestoise*", ils avaient néanmoins exprimé la réserve "*que le terrain auxiliaire de Guipavas soit maintenu, aménagé, et mis à la disposition de l'aviation commerciale (...)*"¹⁹ pour pas se couper des réseaux nationaux, et notamment de la fameuse ligne Paris-Rennes-Brest alors en projet, et que la Chambre de commerce de Rennes avait bien l'intention de défendre suivant son intérêt. D'ailleurs une étude exécutée les 18 et 24 août 1928, à la suite d'une circulaire (du 31 mai 1928) de la Direction des ports navigables et des ports maritimes, devait confirmer que si Lanvéoc-Poulmic pouvait servir à l'installation d'un aérodrome principal et d'une base aéronavale, il conviendrait également d'aménager le terrain de Guipavas pour les liaisons postales intérieures, et de réserver le petit port de Poullig-al-Lor, à Brest, aux escales d'hydravions et d'amphibie²⁰.

En fait, par ces projets s'exprimaient deux conceptions de l'avenir de la Bretagne. Pour les uns, elle devait retrouver immédiatement une place dans le commerce international. Il ne s'agissait pas seulement des trafics aériens, mais aussi d'attirer à Brest les milliers de navires qui chaque année croisaient au large d'Ouessant, et de placer Brest en tête de ligne de l'aviation européenne. Pour les autres, il s'agissait, de façon plus réaliste sans doute, mais aussi moins ambitieuse, de relier Brest à Paris, et de s'intégrer dans le réseau des lignes aériennes intérieures.

Le ministre de l'air ayant annoncé qu'il envisageait l'organisation d'un réseau aérien intérieur, plusieurs chambres de commerce et municipalités demandaient en effet

¹⁷ AM Brest 2 O 9.1 "Rapport commun de la commission aviation de la chambre de commerce et de la ville de Brest, non daté, cité lors de délibération de la Chambre de commerce du 20 octobre 1927".

¹⁸ On estima alors qu'il faudrait environ 45 mn aux passagers pour rejoindre Brest en canot à moteur, mais certains répondaient qu'à l'avenir un pont ou un tunnel traverserait certainement la rade. Ce serpent de mer revient régulièrement visiter la rade.

¹⁹ AM Brest 2 O 9.1 "Rapport commun de la commission aviation de la chambre de commerce et de la ville de Brest, non daté, cité lors de délibération de la Chambre de commerce du 20 octobre 1927".

²⁰ AM Brest 2 O 9.1. Délibération de la Chambre de commerce de Brest, 18 octobre 1928. Poullig-al-lor se trouvait à l'emplacement du port de commerce actuel.

la suppression des zones interdites de survol, et le 19 février 1929 le député de Cherbourg Pierre Appell, présentait à la Chambre le problème posé par ces zones qui pénalisaient certaines villes. Le CFPAé lançait alors un travail d'influence en adressant aux chambres de commerce et aux mairies, un courrier dans lequel il leur était demandé d'appeler les parlementaires de leur région à soutenir la proposition d'Appell pour la suppression des lois de 1926 et 1928²¹.

Brest, comme Lorient, était au cœur d'une zone interdite établie par un arrêté ministériel du 20 avril 1926 qui, pour des raisons de sécurité nationale, interdisait le survol d'une vaste région située entre l'Aber Ildut, Plabennec, Daoulas et Douarnenez, et s'étendant en mer jusqu'à six milles à l'Ouest du cap de la chèvre, six milles à l'Ouest et au Nord d'Ouessant. Les Brestois entreprenaient alors des démarches auprès des ministères concernés afin de faire lever une partie des interdictions de survol. Aussi lorsque la chambre de commerce porta son attention, en 1929, sur les terrains de l'ancien CAM Guipavas, afin d'y établir un aérodrome annexe, le problème de la zone interdite était déjà bien entamé. Dès juillet 1929, les limites de la zone furent donc modifiées et reportées à l'Ouest de Lanrivoaré, Gouesnou, Plougastel, l'Île Ronde, l'Île Longue et Crozon, permettant ainsi aux appareils de se poser à Guipavas "*en cas de nécessité*" suivant un couloir d'accès. Ce faisant, la chambre de commerce donnait pourtant un rude coup au projet trans-rade, car en déplaçant la zone vers l'Ouest, les Brestois s'ôtaient presque toutes possibilités d'obtenir ultérieurement le dégagement de la presqu'île de Crozon et d'une partie de la rade.

Retour des Brestois à des projets plus mesurés

En 1928, trois appareils militaires vinrent se poser en quelques mois sur le champs de manœuvre de Lanrus en Guipavas. Le premier Bréguet XIX était piloté par le capitaine Wackenheim et le second par le lieutenant Paillard, tous deux du 34ème régiment du Bourget. En septembre 1928, l'adjudant Delaby venait d'Avord.

Le 3 janvier 1929, Georges Thiébault, en accord avec le bureau des Syndicats d'initiatives du Nord-Finistère, transmettait au ministère de l'air les voeux du maire de Guipavas selon lequel l'ancien Centre d'aérostation maritime de 1918, devait permettre "*d'entreprendre rapidement des services aériens (...) en attendant l'aménagement du terrain du Poulmic*"²². Le ministre de l'air donnait son accord le 13 février pour l'utilisation par les avions de petits et moyens tonnages du terrain de Guipavas²³. Une première étude du site fut effectuée en mai 1929 par le Service de la navigation

²¹ ADM 1258 W 509 "Courrier de la CFPAé à la Chambre de Commerce de Lorient, 19 juin 1929".

²² AM Brest 2 O 9.1.

²³ AM Brest 2 O 9.1 "Courrier du ministre de l'air au syndicat d'initiative du Nord-Finistère, 13 février 1929".

aérienne, qui estima le coût des travaux à 300 000 F. Le 10 juin le directeur de ce service du ministère de l'air adressait ses conclusions à Thiébault devenu son interlocuteur pour ces questions.

Etant parvenu à convaincre le ministère de l'air, la Fédération des syndicats d'initiative et le Touring-club de France, de l'intérêt d'utiliser l'aérodrome de Guipavas sans attendre celui de Lanvéoc, le Syndicat d'initiative du Nord-Finistère prenait contact en septembre 1929 avec Salarmier, journaliste au *Temps*, à Paris, afin qu'il donne "*un coup de bille comme on dit dans la Marine*"²⁴. Parallèlement la chambre de commerce engageait de nouvelles démarches pour obtenir un autre déplacement de la zone interdite. Le 4 août 1931, le ministère de la Marine, et le 18 août, le ministère de l'air, donnaient leur accord. Cette fois, toute la partie Est de Brest était ouverte au survol, donnant un libre accès à l'aérodrome de Guipavas. Les terrains appartenaient toujours à la Marine, mais le 10 avril 1931 la chambre de commerce avait déjà obtenu du ministère de l'air une étude plus précise des travaux (abattage de talus, applanissement du terrain, compression du sol etc...).

Dans un article paru en janvier 1935 dans la revue de l'aéro-club, *Finistère-aviation*²⁵, D.J. Corre, président de la chambre de commerce de Brest, rapportait qu'il aurait été avisé le 26 août 1931 que l'administration des domaines procéderait le 14 septembre à la location par adjudication des terrains de l'ancien CAM. Cet événement était considéré par Yves Peslin, alors jeune secrétaire du club, comme l'acte de naissance de l'aérodrome de Brest-Guipavas. Pourtant, des démarches avaient été entreprises avant cette date pour dégager Guipavas des restrictions d'accès, prouvant que la chambre de commerce avait des vues sur ces terrains bien avant la décision de la Marine de s'en séparer. Les groupements régionaux de chambres de commerce, en relation étroite avec la CFPAé, soutenaient en effet l'idée d'un réseau national, et disait regretter la politique du ministre qu'ils jugeaient trop tournée vers l'international et les colonies. Or, Corre était un membre éminent du VIème groupement.

Toujours est-il que Guipavas, dont les travaux débutaient immédiatement après l'acquisition des terrains, prenait une sérieuse avance sur Lanvéoc-Poulmic, même si le projet d'y installer la base principale ne disparaissait pas encore totalement.

Charles Daniélou, toujours isolé sur son idée de placer la baie de Douarnenez au centre du dispositif, rejoignait alors le camp des partisans de Lanvéoc-Poulmic, qui lui apparut, sans doute, comme un moindre mal. Faut-il y voir un lien de cause à effet ? Dès le 8 juillet 1932, tout était remis en question par une nouvelle directive ministérielle qui réactivait le décret de 1926, et replaçait Guipavas en zone interdite. Seuls pourraient

²⁴ AM Brest 3 O 2.4. Lettre non signée adressée à M. Salarmier, journaliste au *Temps*, 9 septembre 1929.

²⁵ *Finistère aviation* n°1, janvier 1935. Yves Peslin se référait souvent à cet article pour dater la création de l'aérodrome de Guipavas.

l'utiliser les aviateurs locaux "après autorisation par la préfecture maritime"²⁶.

Concurrence entre les ports

En novembre 1931, lors d'une conférence à Rennes, Martin du CFPAé, plaçait encore Brest en "*point d'aboutissement des futures lignes transatlantiques*", imaginant même une succession d'îles flottantes devant permettre de franchir l'océan par bonds successives²⁷. Pourtant le projet ne parvenait pas à prendre corps. Quelques mois plus tôt, un Comité de l'Atlantique-nord avait bien été réuni par le ministre de l'air afin d'étudier et de préparer l'entrée de la France dans la compétition transatlantique, mais rien n'était décidé en hauts lieux, et plusieurs ports étaient en compétition pour obtenir d'être "le" grand aéroport de l'Atlantique.

Ce n'est qu'en le 8 octobre 1936, que le capitaine de corvette Bonnot, rapporteur du Comité Atlantique-nord, put remettre à Pierre Cot, ministre de l'air, son "*rapport sur le choix d'une base de départ et d'arrivée pour la ligne commerciale Atlantique Nord transaméricaine*"²⁸. Sept ports avaient été étudiés pour l'accueil des grands hydravions. La Seine à Paris était écartée d'emblée à cause des îles qui l'encombrent, et du survol terrestre trop dangereux pour les hydravions. Le Havre et Cherbourg n'avaient de bons plans d'eau et souffraient de mauvaises conditions météorologiques générales. Bordeaux avait un plan d'eau déjà encombré, et présentait de trop faibles longueurs de décollage. Brest bénéficiait d'un plan d'eau qualifié d'excellent, mais là aussi la météo jouait en sa défaveur. Quant à Saint-Nazaire, son plan d'eau n'était pas jugé assez grand pour permettre des décollages en toutes directions des plus gros appareils²⁹. Seul restait donc le lac de Biscarrosse qui réunissait tous les avantages de la positions géographique face à l'escale des Açores, de la météorologie la plus favorable, et du plan d'eau vaste et utilisable par tous les vents. La société Latécoère, initialement basée près de Toulouse, y avait d'ailleurs installé sa base principale en 1930. Le 27 février 1937, le ministre de l'air approuvait les conclusions du comité, et le 15 décembre les travaux pouvaient commencer. La décision n'avait pas été facile à emporter car le projet de faire d'une autre ville que Paris le grand port aérien de l'Atlantique pouvait apparaître comme iconoclaste. Tous ces projets se présentaient en effet en concurrents directs des intérêts parisiens et risquaient à terme de déplacer les flux économiques français et européennes. Pierre Cot aurait été lui-même plutôt favorable au projet parisien. Le 22 avril 1938,

²⁶ Idem.

²⁷ ADM 1258 W 510 "Compte rendu de la conférence Mollandin et Martin, du 7 novembre 1931 à Rennes". L'aviateur René Fonck et l'ingénieur américain Armstrong collaborèrent à ce projet. Ils envisageaient huit porte-avions fixes.

²⁸ Cité par Marie-Paule Vié-Klaze dans *Les grands Latécoère sur l'Atlantique*, Denoël, Paris, 1981, p.163.

²⁹ Pourtant utilisé par l'industrie aéronautique (Loire-aviation) depuis plus d'une dizaine d'années.

l'hebdomadaire *l'Aéro*, qui était avec *Les Ailes*, l'un des journaux les plus lus du monde de l'aviation, publiait un long article couvrant toute sa Une pour soutenir que Paris devrait être la seule tête des lignes transatlantiques ; Paris où se trouvait réuni, selon le journaliste, tous les éléments nécessaires à l'accueil des hydravions, s'abstenant de rappeler les termes du rapport du Comité de l'Atlantique-nord qu'il ne pouvait ignorer. Cet article, sur deux pages, illustré de cartes et plans, était implicitement dirigé contre les hydrobases de Brest et de Biscarrosse qu'il écartait d'un revers de manche en ne leur réservant qu'un rôle parfaitement secondaire de bases de secours au même titre que Saint-Malo et le Havre, alors qu'elles étaient les favorites de la course. Le 6 mai suivant, le même journal publiait un second article allant dans le même sens, sur deux pages encore.

Les autres villes n'en perdaient pas pour autant espoir de figurer un jour en tête des lignes internationales. Lorient, dont le port n'avait pourtant aucune structure d'aviation civile, en étudiait également les possibilités³⁰. Saint-Nazaire tenait également à défendre ses chances jusqu'au bout. En décembre 1937, les ingénieurs Caquot et Monot établissaient trois projets de création de digues destinées à encercler totalement les abords des chantiers navals, afin de dégager une zone pour les hydravions. Les coûts des trois projets étaient évalués entre trente-cinq et quatre-vingt millions de Francs. Ce qui avait certainement de quoi laisser rêveur les plus enthousiastes, et des calculs auraient même montré la non rentabilité de la chose, si bien qu'en septembre 1939 rien n'avait été fait.

Séparation des deux projets

Pourtant, malgré les efforts des uns et des autres pour défendre des projets plus ambitieux, Guipavas finit par se poser, sinon comme le plus réaliste, du moins comme le plus simple et le plus rapide à mettre en oeuvre.

La Marine qui avait déjà acheté des terrains de l'autre côté de la rade, en presqu'île de Crozon, se retrouvait alors seule sur le programme Lanvéoc-Poulmic. Elle avait déjà entrepris les premiers sondages en 1928, et commencé les premiers gros travaux en 1930. La piste en dure était prête en 1935 (la première de l'aviation maritime française et l'une des premières en France), et le capitaine de frégate André Robert devenait le premier commandant de la nouvelle base aéronavale.

Pourtant, même si Lanvéoc-Poulmic était officiellement opérationnelle le 24 mai 1936, le logement des appareils n'y était pas encore possible, et ne pouvait guère être envisagé avant la fin de l'année. Le programme des travaux établi en juillet 1936 (jusqu'en 1941) par le service aéronautique de la Marine, prévoyait un total de dépenses

³⁰ AM Lorient. Délibérations du conseil municipal de Lorient, 1936. Délibération du 25 novembre 1936, p.225.

de 40,9 millions de Francs, ce qui en faisait le plus coûteux de l'aviation navale derrière celui de Boulogne (55 millions). L'aéronautique navale était en effet en refonte générale et en réorganisation totale. Le porte-avions "Béarn", aux ordres du capitaine de frégate Lafargue, était désigné pour l'escadre de l'Atlantique. Il arrivait en rade de Brest le 7 octobre 1936, mais ses escadrilles d'aviation, la 7B1 (équipée d'avions Pierre-Levasseur PL-7), la 7S1 (de PL-101) et la 7C1 (Wibault de chasse)³¹, ne pouvant prendre leurs nouveaux quartiers à Lanvéoc, s'installaient en attendant la fin des travaux à Querqueville, près de Cherbourg.

Au début de l'année 1936, l'aéro-club du Finistère faisait l'acquisition de ses premiers avions, à savoir un Potez 58 (F-ANYB) et un Potez 60 (F-AOEL), achetés avec l'aide de la chambre de commerce, et livrés à Guipavas à la fin du mois de mai. Il y avait encore sur le terrain l'un des deux hangars à dirigeables de 1918 (200 mètres de long), où il était possible de les loger, mais durant l'été 1936, la construction d'un hangar pour avions (30 x 25 m) fut néanmoins lancée par la chambre de commerce. Un bureau, un atelier et un bar étaient également édifiés, ainsi qu'un club-house. Yves Peslin, secrétaire de l'aéroclub créait à Guipavas, en mai 1936, l'Agence Générale Aéronautique (AGA). La société, animée par son chef pilote Hubert Dron, un ancien de l'aviation maritime, donnait des leçons de pilotage et des baptêmes de l'air. Elle disposait d'un avion, un Farman F-200 triplace (F-AJPL), mais qui fut remplacé par un Salmson "cri-cri", plus économique, dès janvier 1937.

Les 12 et 13 juin 1937, l'aérodrome de Brest-Guipavas marquait enfin sa date de naissance officielle (alors que l'aérodrome servait depuis 1931, et qu'il avait déjà donné lieu à deux meetings d'importance en 1931 et 1932), en profitant du passage d'un rallye d'avions de tourisme. En septembre-octobre 1937, quelques appareils du *Béarn* durent être garés dans l'ancien hangar à dirigeables de Guipavas, près des avions de l'aéro-club. Mais en novembre, tous les avions des escadrilles 7S1, 7B1 et 7C1 purent rallier Lanvéoc-Poulmic qui devenait leur nouvelle base permanente.

³¹ 7B1 = 1ère escadrille de Bombardement de l'aviation embarquée (7). B = Bombardement, S = Surveillance, C = chasse.