



Angers

Architecture

XX^e siècle



LA COMPAGNIE FRANÇAISE D'AVIATION : UNE ÉCOLE DE PILOTAGE EN ANJOU

Naissance de l'aérodrome d'Angers-Avrillé

Sous l'impulsion et l'engagement de Pierre et René Gasnier du Fresne, l'aviation connaît un véritable essor en Anjou dès le début du XX^e siècle. Les pionniers sillonnent le ciel à l'occasion des différents meetings aériens organisés par l'aéroclub angevin, fondé en 1907 et rapidement rebaptisé aéroclub de l'Ouest. Les négociations du président Pierre Gasnier du Fresne aboutissent à la création d'une station d'atterrissage en 1914, sur le champ de manœuvre situé sur les communes d'Angers et Avrillé. En 1922, à l'instigation de l'aéroclub de l'Ouest, et avec le soutien de la ville, une école civile de pilotage est créée à Angers. Elle s'installe dans les anciens bâtiments de la société Delaunay-Belleville, en bordure de l'aérodrome, sur la route de Cantenay-Épinard. L'enseignement des pilotes du centre d'entraînement et de l'école d'aviation est ensuite confié à la Compagnie Française d'Aviation, entreprise parisienne qui possède plusieurs centres d'entraînement, des écoles de pilotage et des ateliers de construction d'avions. Ce site sera dédié à l'activité aéronautique jusqu'en 1997, année de l'ouverture de l'aérodrome de Marcé.

Reflets

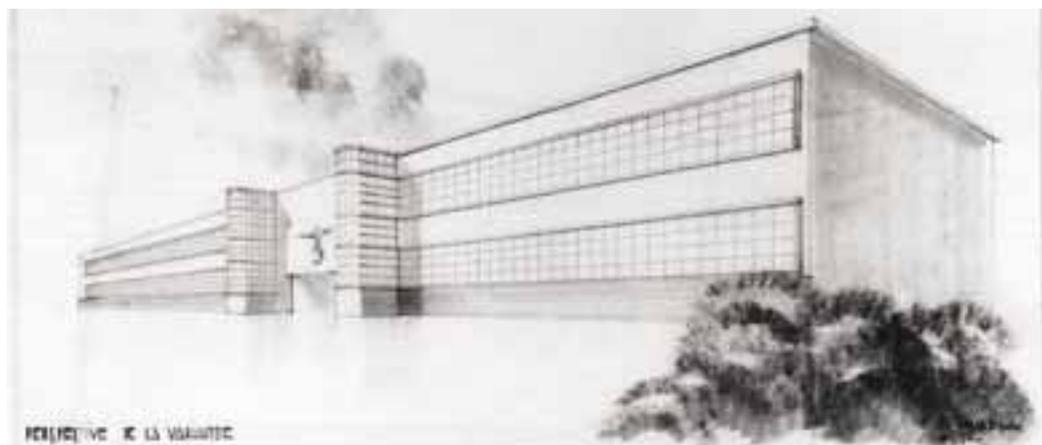
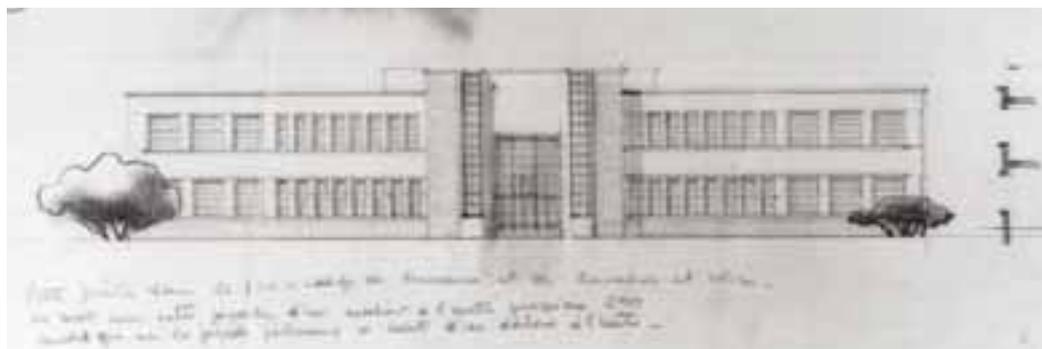
Patrimoine de Maine-et-Loire



Un concours d'architecture ?

L'école compte en 1928 une vingtaine d'apprentis-pilotes mais ambitionne déjà d'accueillir de nombreux autres élèves. Malgré différents aménagements, les locaux apparaissent vite trop exigus. La Compagnie Française d'Aviation projette alors la construction d'un nouveau bâtiment et acquiert, à Avrillé, un terrain en bordure de la route nationale. Les variantes du projet d'école d'aviation imaginées par les architectes angevins Ernest Bricard (1876-1954) et Henry Jamard (1879-1953) laissent supposer l'organisation d'un concours, même si les archives, tant publiques que privées, n'en conservent aucune pièce écrite. Seules les propositions des deux architectes permettent de déduire les grands axes du programme fourni aux concurrents. Ainsi, l'organisation en deux ailes indépendantes de part et d'autre d'un porche ouvert ou fermé, figure dans toutes les propositions. De même la distribution des pièces semble répondre à une demande précise du com-

manditaire. Salles d'études et de conférence et bureaux de la direction se partagent le rez-de-chaussée de l'aile nord tandis que la loge du gardien, le réfectoire et la cuisine occupent celui de l'aile sud. Quant aux étages, ils reçoivent les dortoirs des 120 élèves attendus. Le toit terrasse, accessible depuis l'escalier situé dans le porche, dégage un observatoire sur l'aérodrome. Comme à son habitude, Henry Jamard développe plusieurs projets. Tous se caractérisent par une écriture qui emprunte au modernisme des lignes sobres, une horizontalité très marquée et des baies filantes, évoquant notamment l'aéroport du Bourget construit en 1936. Aucune des propositions de Jamard, audacieuses pour la scène architecturale angevine de l'époque, ne sera retenue. Est-ce un lot de consolation, Jamard obtiendra en revanche la construction du monument « Anjou pionniers de l'aviation », inauguré en 1939 par Laurent Eynac, président de la fédération française de l'aéronautique.



Deux variantes de projets de l'architecte Henry JAMARD (A.D. Maine-et-Loire, fonds Jamard).

Le projet d'Ernest Bricard



Plan du projet réalisé par Ernest Bricard (A.D. Maine-et-Loire, fonds Bricard).

Ernest Bricard signe ici l'une de ses œuvres les plus ambitieuses. Architecte départemental de 1921 à 1942, il est également sollicité par une clientèle privée pour laquelle il réalise de nombreux projets de maisons individuelles. Pour l'école d'aviation, il propose plusieurs aménagements : les variantes concernent essentiellement des extensions des ailes en retour, sur la base du projet réalisé, mais en aucune façon des variations d'écriture de façade comme le pratique Jamard.

La rigueur et la géométrie conjuguées à l'emploi des arts décoratifs très en vogue dans les années 1930 ont convaincu les commanditaires. Le bâtiment, construit en 1937-38, déploie sa longue façade de 97 m selon une orientation est-ouest. Sur

la façade est, de part et d'autre d'un porche central saillant ouvert, deux ailes en ressaut se développent sur deux étages. De hautes baies vitrées rythment ce grand linéaire de façade. Le porche central dessert deux ailes indépendantes tandis qu'une porte sur le pignon nord donne directement accès aux bureaux de la direction.



Vue du réfectoire vers 1939 (Archives Morin).



Détail de la sculpture de l'aviateur ornant le porche central et réalisée par René Guilleux (avant réhabilitation).

Un long couloir distribue les pièces : au rez-de-chaussée de l'aile nord, la capitainerie, les salles d'études, de réunion, de conférence, celle dédiée aux pilotes puis l'espace réservé aux conseils d'administration et à la direction. Le rez-de-chaussée de l'aile sud abrite la loge du concierge, les vestiaires, le réfectoire, la salle des sous-officiers et la cuisine. Situés à chaque extrémité, les escaliers, abondamment éclairés par une large baie, mènent aux dortoirs, vastes espaces parquetés. Chaque dortoir bénéficie d'un balconnet ouvrant sur le hall ; là, de grands mâts métalliques permettent aux élèves de s'exercer à la descente d'urgence.

Les arts décoratifs

La rigueur formelle du bâtiment est tempérée par la présence des arts décoratifs. Pour ce projet ambitieux, Bricard fait appel à des artistes talentueux avec lesquels il a déjà collaboré. Ainsi le mosaïste d'origine italienne Isidore Odorico, installé à Rennes et reconnu notamment pour son travail à la « Maison bleue » à Angers (1928), réalise un décor qui participe au prestige de la Compagnie Française d'Aviation : sur fond de cocarde, le sigle CFA encadré par huit avions, compose le décor du hall d'entrée. La richesse des gammes colorées et la variété des motifs, signature du célèbre mosaïste, caractérisent les tapis de sol du rez-de-chaussée. Sur le



Mosaïque du hall central conçue par Odorico avant réhabilitation.



Projet non réalisé (archives MANDER).

porche central, une statue d'aviateur réalisée par le sculpteur René Guilleux complète ce décor.

Dégradé par plusieurs décennies d'abandon, sauvé de la destruction à l'initiative du CAUE de Maine-et-Loire, l'édifice de la CFA renaît aujourd'hui avec l'installation de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage, nouveau lieu de débat consacré au cadre de vie. Confiée à l'architecte parisien Maxime Ketoff, la réhabilitation de cette ancienne école de pilotage ouvre une nouvelle ère. Témoignage important de l'architecture des années 1930 en Anjou, le bâtiment a été labellisé « Patrimoine du XX^e siècle » en 2000, puis inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en novembre 2003.

Sandrine Prouteau
Historienne de l'art - Chargée de mission
Conseil d'Architecture, d'Urbanisme
et de l'Environnement de Maine-et-Loire

Bibliographie

- GATINE (Alex), *50 ans d'aviation en Anjou 1908-1958. Premiers vols de Pierre Gasnier*. Rennes, Imprimerie bretonne, s.d.
- SYLVESTRE (Alain), *Les Ailes de l'Anjou ou l'histoire la locomotion aérienne en Anjou (1900-1960)*, mémoire de maîtrise d'histoire, 1996.
- Revue *ICARE*, n°152.

Sources

Archives municipales d'Angers :
80 M 1 ; 80 M 2

A.D. Maine-et-Loire :
51 alpha 106-107-108
63 alpha 3-4, 11-12
fonds Bricard 79 J
fonds Jamard 134 J
série 4 Fi

Archives privées :
Orain, Ravel, Morin

Contact

CAUE de Maine-et-Loire :
Tél. 02 41 22 99 99
www.caue49.com

Clichés
Éric Jabot, A.D. de Maine-et-Loire
Bruno Rousseau, service départemental de l'Inventaire

Photo de couverture
La Compagnie Française d'aviation vers 1939.
Source : Archives Orain

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
de Maine-et-Loire

Anjou
CONSEIL GÉNÉRAL
DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE