

Les édifices labellisés patrimoine du XXe siècle

département	Bouches-du-Rhône
commune	Istres
appellation	Hangar aéronautique
adresse	avenue Georges Guynemer
auteurs	Ferdinand ARNODIN (ingénieur), Gustave EIFFEL (ingénieur)
date	1919
protection	édifice non protégé
label patrimoine XXe	Commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS) du 28 novembre 2000



Photo : © Major Jean-Paul Gros, base aérienne 125, Istres

La fin de la Grande Guerre entraîne en France une réduction importante de l'activité aérienne. Le besoin en pilotes diminuant, la plupart des écoles de pilotage sont dissoutes mais celle d'Istres garde sa notoriété. Dès 1919, sont entrepris des travaux de construction de routes, d'adduction d'eau et d'édification de bâtiments en dur. L'afflux permanent des élèves pilotes exige une instruction "à la chaîne", source de sérieux inconvénients: utilisation intensive, sollicitation excessive du personnel. De jour comme de nuit, un maximum d'avions sont mis en ligne de vol, mais également en service pour l'instruction au sol. Fin 1919, les installations sont suffisantes pour accueillir, sur le camp d'Istres, les éléments aériens jusqu'alors dispersés au Paty, au mas Guirand et à Miramas : les avions sont regroupés dans quatre hangars "Arnodin" nouvellement achevés aux abords de la piste du Tubé. Seul le hangar HM4, aujourd'hui restauré, a survécu.

C'est à l'ingénieur français Ferdinand Arnodin (1845-1924) que l'on doit la construction de ces hangars à câbles avec poutres raidissantes du type appelé semi-rigide : quatorze pylônes métalliques de 17 mètres de haut, de conception Eiffel, reposant sur les fondations par des rotules d'acier, supportent par des câbles obliques une toiture en tôle d'acier.

Tous les pylônes, tous les éléments sont assemblés entre eux à l'usine de Ferdinand Arnodin à Château-sur-Loire afin d'éviter tout imprévu, toute fausse manœuvre ou perte de temps dans le montage. La technique de réalisation des hangars recourt au principe de l'amovibilité qui consiste à disposer et à reposer toute pièce sans la détériorer et sans compromettre la stabilité de l'ouvrage.

Par ailleurs, les trous dans les parties métalliques sont percés au foret car le poinçonnage aurait écroui le métal et créé une grande difficulté pour faire sauter les rivets lors du démontage. Ce type de construction, malgré des dimensions imposantes (96 m de long, 43 m de large et 10 m de haut), garantit une excellente résistance au fort mistral qui souffle dans la région.

Rédacteur : Major Jean-Paul Gros, base aérienne 125, Istres, 2006