

Orly, future gare aérienne

Christian Guy, *Le Monde illustré*, septembre 1945

“C” est avec une parfaite compréhension des choses que le général de Gaulle accueillit, le 7 septembre dernier, la proposition des ministres de l’Air, de la Reconstruction et des Travaux Publics, relative à la construction de l’aéroport parisien d’Orly.

Peu de jours auparavant, tandis que le chef du gouvernement visitait le nouvel aérodrome de New-York en compagnie du maire La Guardia, celui-ci l’avait déjà convaincu de la nécessité, pour une grande capitale, d’avoir à sa disposition un terrain apte à satisfaire les immenses besoins que nécessiteront les relations aériennes internationales de demain.

Mais pourquoi donc, dira-t-on, avoir choisi Orly comme centre de la future plaque tournante aérienne de Paris ?... Jusqu’à présent, beaucoup de gens estimaient que, seul, Le Bourget était à même de remplir cet office. Beaucoup de gens, sauf les techniciens. Dès leur première enquête, ceux-ci s’étaient aperçus, en effet, que la situation de ce terrain ne permettait pas d’y faire les agrandissements nécessaires sans engager de vastes travaux que la présente situation économique de la France n’autorisait pas encore. À Orly, au contraire, l’utilisation des pistes en service permet déjà d’assurer un gros trafic.

Une remarque toutefois : il n’est pas question pour l’instant de rayer Le Bourget, et quelques autres terrains secondaires, du nombre des aérodromes parisiens. L’aménagement grandiose du terrain d’Orly n’est, en fait, que le début d’un vaste plan, dans l’ordre duquel suivra l’aménagement d’autres aéroports, le tout tendant à former ce que, d’ici à quelques années, l’on verra être « Paris Aérogare Internationale ». Un grand projet de demain.

L’historique du terrain d’Orly est simple. Adapté peu avant la guerre aux besoins de l’aéronautique navale, il était, à cette époque, caractérisé par les immenses hangars à dirigeables qui furent plus tard détruits par les bombardements. Pendant l’occupation, les Allemands y apportèrent certaines transformations ; ils poussèrent même la construction et l’aménagement de plusieurs pistes d’atterrissage pour gros appareils. Ces constructions et ces aménagements de pistes furent poursuivis avec plus d’ampleur encore par les Américains, dès leur arrivée. Aujourd’hui, la guerre est derrière nous. Et alors que le « cessez le feu » vient d’ouvrir pour l’aviation civile une ère presque inimaginable quant à l’intensité du trafic à envisager, les hommes du Nouveau Monde se sont offerts d’eux-mêmes à abandonner petit à petit l’aérodrome. Indiscutablement, les plans du futur Orly sont choses gigantesques.

Grosso modo, l’on envisage d’augmenter la surface totale du terrain d’une fois et demi de ce qu’elle est en ce moment, de façon à aboutir à une superficie utilisable de plus de 10 000 mètres carrés. Pour cet agrandissement, la principale des difficultés rencontrées fut évidemment la question des expropriations. À l’heure actuelle, le terrain d’Orly s’étend sur le côté gauche de la route nationale « Paris-Fontainebleau ». Les plans indiquent clairement que, sur une longueur de 800 mètres, cette route sera rendue souterraine afin de permettre au terrain de passer par-dessus et de s’allonger sur le côté droit. Le champ des expropriations ne se fixera donc que sur ce dit côté droit. Pourtant, il est juste de dire qu’au cours de l’établissement de leurs plans, les architectes, tenant compte de la crise du logement, se sont efforcés d’englober le moins de maisons existantes possibles.

Au pis aller, les agrandissements du terrain d’Orly vont exproprier les locataires ou propriétaires de quatre cents maisons. À quelques centaines de mètres de là, des lotissements seront construits pour accueillir les personnes expropriées. D’une manière générale, la rive droite de la route nationale sur laquelle se fera l’extension de l’aérodrome mondial d’Orly ne comprend guère que de vieux villages. Seuls des propriétaires sans attaches ont fait, çà et là, construire des villas ou de petites maisons de campagne... Peut-être pourtant, quelques âmes sentimentales trouveront-elles motif à soupirer lors de la disparition du

petit village de Paray, où Victor Hugo et Juliette Drouet se rendirent souvent... Mais Paray ayant été déjà aux trois quarts détruit par des bombardements, la perte ne sera pas très grande pour les amateurs de vieux souvenirs.

Il est à considérer que les plans d’aménagement prévoient un délai de cinq années pour l’adaptation totale de l’aéroport d’Orly au rôle qu’il doit jouer. Ce n’est pas seulement par ses dimensions, par la sécurité ou la facilité des opérations d’envol et d’atterrissage qu’on pourra faire que le terrain d’Orly présente de sérieux avantages. Les voyageurs y bénéficieront d’importantes facilités pour y séjourner comme pour gagner rapidement la capitale. Car, s’il est évident que d’importants bâtiments seront installés au centre du terrain pour y former une aérogare magnifique, des bâtiments annexes, dits de liaison, et beaucoup plus importants encore seront installés au cœur même de Paris. D’Orly donc, comme des autres terrains d’ailleurs, une voie ferrée reliera les pistes à Paris. Mais cette voie ferrée ne sera pas le seul chemin entre le terrain et l’aérogare. Effectivement, les techniciens envisagent d’établir un service régulier d’omni- →



→ bus-hélicoptères Orly-Paris : ces engins pouvant transporter une moyenne de trente personnes établiront un trafic régulier. La réalisation de l'aérogare parisienne ainsi prévue demande d'être étudiée avec un soin minutieux. Son emplacement n'est pas encore fixé. Pourtant, il semble que la garde d'Orsay, dont on poursuit par ailleurs la désaffectation, soit assez indiquée en raison de son toit en terrasse, et en raison également de sa proche situation de l'esplanade des Invalides.

Le ministère de l'Air vient d'ouvrir un grand concours d'idées, permettant aux architectes français de participer aux réalisations. Jusqu'à présent, ce concours a déjà apporté certains résultats satis-

faisants, principalement en ce qui concerne la maquette de ce que formeront les bâtiments de l'aérogare, située sur le terrain même d'Orly. Pourtant, cette maquette n'est pas encore établie, contrairement à ce qu'ont affirmé certains de nos confrères qui n'hésitent même pas, parfois, à présenter (comme preuve !) la photographie d'une maquette qui n'est autre que celle de l'aéroport de Biscarosse !... Quoi qu'il en soit, les projets que le conseil des ministres vient de mettre en réalisation sont d'une envergure considérable. Et c'est bien ainsi. Hier arme de guerre, l'aviation sera demain le lien de communication le plus rapide entre les hommes. ”

→ Décryptage historique

Le débat sur les grands projets d'aménagement (barrage de Sivens, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ligne Lyon-Turin, centre d'enfouissement de Bures...) fait parfois croire que les mêmes types de projets durant les Trente Glorieuses ne rencontraient pas les mêmes critiques aujourd'hui jugées par certains rétrogrades, passésistes. Lorsque le projet de construction de l'aéroport d'Orly a été présenté, le scepticisme a également prédominé, que l'on retrouve en creux dans l'article.

Après guerre, l'une des problématiques majeures de l'aménagement territorial repose sur l'essor du transport aérien. La compagnie Air France, qui comptait 24 lignes en 1938, en dessert 35 en mars 1945 et ce nombre sera passé à 58 en mars 1948. Quand le général de Gaulle visite les États-Unis et le Canada, en août 1945¹, il peut se rendre compte de la modernité des aéroports américains, puisque l'aéroport LaGuardia est ouvert depuis 1939 et que New York se prépare à avoir un autre aéroport, Idlewild (futur John-Fitzgerald-Kennedy Airport), à partir de juillet 1948. Le président provisoire visite d'ailleurs le chantier d'Idlewild. Pour faire pendant à ce foisonnement d'initiatives new-yorkaises, la société Aéroports de Paris est créée le 24 octobre 1945 pour aménager, exploiter et développer l'ensemble des installations du transport aérien et civil ayant leur centre dans la région parisienne, dans un rayon de 50 kilomètres.

L'implantation d'Orly est prévue dans une zone relativement peuplée. Des centaines de maisons et un village datant du XII^e siècle doivent disparaître sous les travaux. L'auteur Christian Guy montre d'ailleurs peu d'amour pour ces éléments et pour les amoureux de vieux souvenirs. C'est la crise du logement qui a, finalement, préservé le mieux le bâti existant. Paray-Vieille-Poste va subsister, au sud d'un ancien lieu-dit « Le Contin », situé dans le tiers restant du territoire communal encore urbanisable. Il ne faut pas croire que ce sont les habitudes d'un tout petit village qui vont être bousculées : la commune compte 4 211 habitants en 1946 et 6 216 habitants en 1954. Elle atteindra son pic démographique en 1975, avec 7 670 habitants, ce qui montre que cet aménagement a permis la mise en place d'autres dynamiques. L'enjeu sera différent pour l'aéroport de Roissy implanté dans une zone peu urbanisée puisque les 3 000 hectares acquis ne comportaient qu'un corps de ferme : les directives gouvernementales prévoient, avant même la fin des travaux, la construction de logements pour les actifs de cet aéroport.

¹ Le compte-rendu journalistique fait du « voyage du général de Gaulle aux États-Unis et au Canada », visible sur le site de l'INA www.ina.fr/video/AFE86003239, permet de voir l'arrivée aérienne de de Gaulle (difficile de savoir sur quel aéroport il atterrit, si c'est à Washington ou à New York, sachant que les lignes internationales n'aboutissent à LaGuardia qu'au cours de l'année 1945) et surtout son retour, en une dizaine de secondes, au Bourget.

À Orly, les travaux se font en deux temps : d'abord autour de l'aérogare Nord (inaugurée en 1948, désormais détruite), puis, plus volontairement, autour de l'aérogare Sud (inaugurée en 1961). Air France quitte en 1952 l'aéroport du Bourget pour celui de Paris-Orly, qui accueille déjà 1,2 millions de passagers. Quand la déclaration d'utilité publique du 6 mai 1954 est décrétée, l'opération foncière se fait sous le régime des expropriations. En effet, le droit de préemption est institué par la loi du 26 juillet 1962. Les aménageurs ne bénéficient donc pas encore du levier d'intervention sur les zones d'aménagement différé. C'est lors de cette deuxième phase de travaux que la nationale 7 est enterrée.

La liaison avec le nouvel aéroport présente une autre difficulté du projet. Une liaison par autocars est inaugurée le 15 juin 1946 pour conduire les passagers de l'esplanade des Invalides aux aéroports du Bourget ou d'Orly, en une demi-heure. D'autres solutions sont envisagées. La gare d'Orsay est délaissée par les grandes lignes ferroviaires en 1939, au profit de la gare d'Austerlitz. La destination finale de ce monument, définitivement abandonné en 1958, devient l'objet de discordes. Il sert d'entrepôts, de lieux de tournage pour le cinéma, et sa démolition est même envisagée pour permettre la construction d'un hôtel international (concours lancé par le commissariat général au Tourisme en 1963)². La transformation partielle en héliport n'est donc qu'un projet parmi d'autres pour trouver une destination au bâtiment, même s'il ne verra pas le jour. La liaison OrlyRail est créée en 1972 mais les nombreuses correspondances nécessaires ne donnent pas entière satisfaction aux voyageurs. Le Orlyval, à l'origine une opération privée, fonctionne depuis 1991.

Quant à l'aéroport de Biscarosse, il s'agit de la base d'hydravions où de nombreuses lignes conduisent aux Indes, en Amérique du Sud, aux Antilles et en Indochine. Les décollages plus courts sur piste terrestre condamnent l'intérêt des grands hydravions et le trafic passager disparaît à Biscarosse en 1958³.

D'autres aéroports suivront, comme l'annonce déjà l'auteur. Celui de Roissy-Charles de Gaulle est déjà envisagé en 1957, et décidé en 1964. Il entre en service en 1974 pour délester Orly d'une partie de ses 13 millions de passagers annuels⁴. Pendant ce temps, depuis 1963, Gilbert Bécaud chante son *Dimanche à Orly*...

Johan Vincent
Chercheur associé au CERHIO

² Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Émilie Willaert, *Le grand dessin parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art/Association Georges-Pompidou/Archives nationales, 2010, 256 p.

³ *La petite histoire de Biscarosse*, Association culturelle biscaronnaise, 2005, 133 p.

⁴ OCDE, *Les aéroports et l'environnement*, Paris, Publications de l'OCDE, 1975, 315 p. En 2010, Orly a été utilisé par plus de 25 millions de passagers, Roissy par plus de 58 millions de passagers.