GROUPE ADP

DES HORIZONS À PARTAGER

Mission “Gestion du patrimoine historique du Groupe ADP”
Amicale d’Aéroports de Paris

GEORGES LABRO

1887 - 1981

ARCHITECTE INGÉNIEUR

ARCHITECTE DE L’AÉROGARE DU BOURGET

1945 1973 1995 2005

SOMMAIRE

- QUI EST GEORGES LABRO ? 2
- LE PORT AÉRIEN DU BOURGET 4
- DESCRIPTIF DE L'ÉDIFICE 7
- LA FAÇADE DE L'AÉROGARE PENDANT LA GUERRE 10
- ÉVOLUTION DE LA FAÇADE DE L'AÉROGARE ENTRE 1937 ET 1946 11
- LE STYLE "ART DÉCO" DE L'AÉROGARE 12
- LA TOUR DE CONTRÔLE AVANT ET APRÈS LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE 15
- L'AÉROPORT DU BOURGET APRÈS SA RECONSTRUCTION 16
- AUJOURD'HUI 17
- REMERCIEMENTS, SOURCES ET AUTEUR 20

QUI EST GEORGES LABRO ?

Évoquer Georges Labro, c'est se remémorer les grandes pages de l'histoire de l'aviation au Bourget telles que les pionniers Santos Dumont, les frères Farman, le comte de Lambert, Louis Blériot, le capitaine Désiré Lucca, découvreur du terrain du Bourget en 1914, le décollage sans retour de Nungesser et Coli, l'arrivée de la première traversée de l'Atlantique de Lindbergh, l'envol du "Point d'Interrogation" de Costes et Bellonte, Mermoz et l'Arc-en-ciel en 1933, l'année où sera créée la compagnie Air France, et après la seconde guerre mondiale, l'arrivée des nouveaux avions Constellation, Caravelle, Boeing, Concorde et Airbus.

Pour cela, il faut des infrastructures, des pistes, des voies pour la circulation des avions et des aérogares pour le transfert des passagers.

Parlons d'un architecte, peu connu, lorsque Aéroports de Paris n'existait pas encore : **Georges Labro**, né le 13 janvier 1887 à Paris dans le 10e arrondissement.

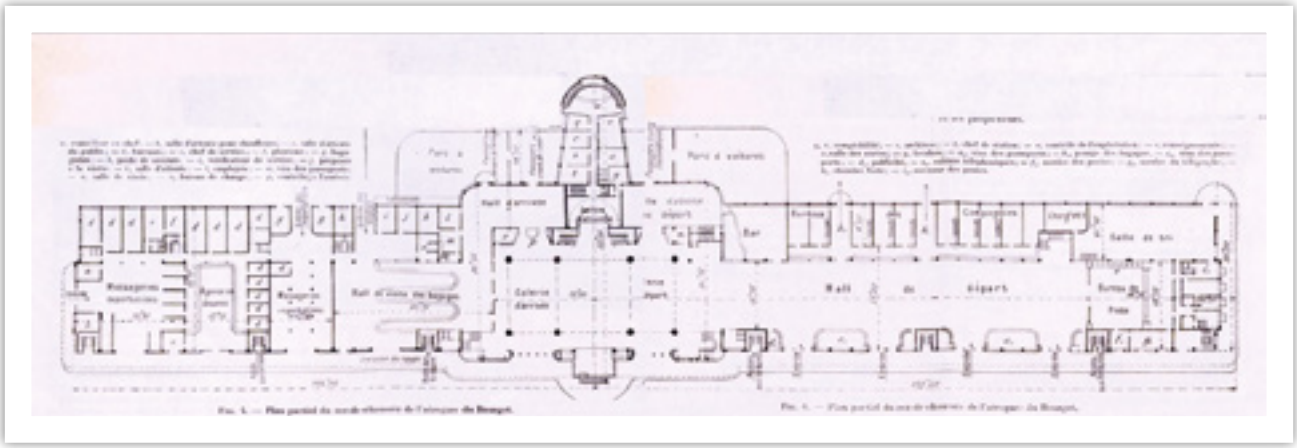
Il est l'élève de Charles Lemaresquier et de Victor Laloux.
En 1921, le second grand prix de Rome en architecture lui est décerné par l'Académie des Beaux-Arts.

Georges Labro imagine, à la fin des années 1930, l'aéroport Paris-Le Bourget au nord de la capitale. Cette aérogare est le fruit d'un concours organisé par le ministère de l'Air en 1935 lancé par le ministère pour construire un aéroport digne de la capitale. Georges Labro l'emporte. Il faut aller vite, le chantier doit être achevé pour l'Exposition Universelle de 1937.

Il conçoit un bâtiment rectiligne de 233 mètres de long, nommé "Janus" urbain côté ville, technique et entièrement dédié à l'aviation côté pistes. C'est une longue façade recouverte de calcaire marbrier, que découvrent les voyageurs en arrivant sur l'esplanade. Le "port aérien du Bourget", c'est un immense paquebot qui utilise des termes de la marine. La tour de contrôle en rotonde fait office de proue du navire et les terrasses en gradins, de ponts garnis de bastingages. C'est un véritable chef d'œuvre de l'art déco.

La tour de contrôle

LE PORT AÉRIEN DU BOURGET
PLAN DE CONCEPTION



Plan partiel du rez-de-chaussée de l'aérogare

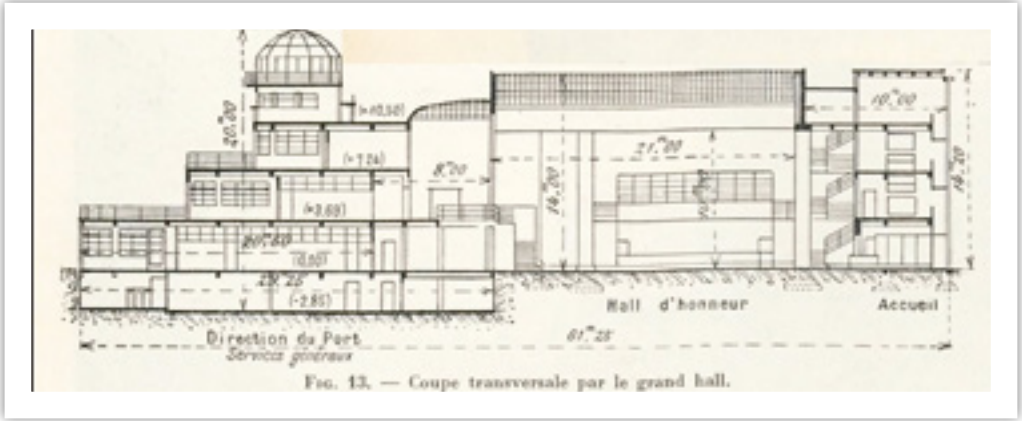
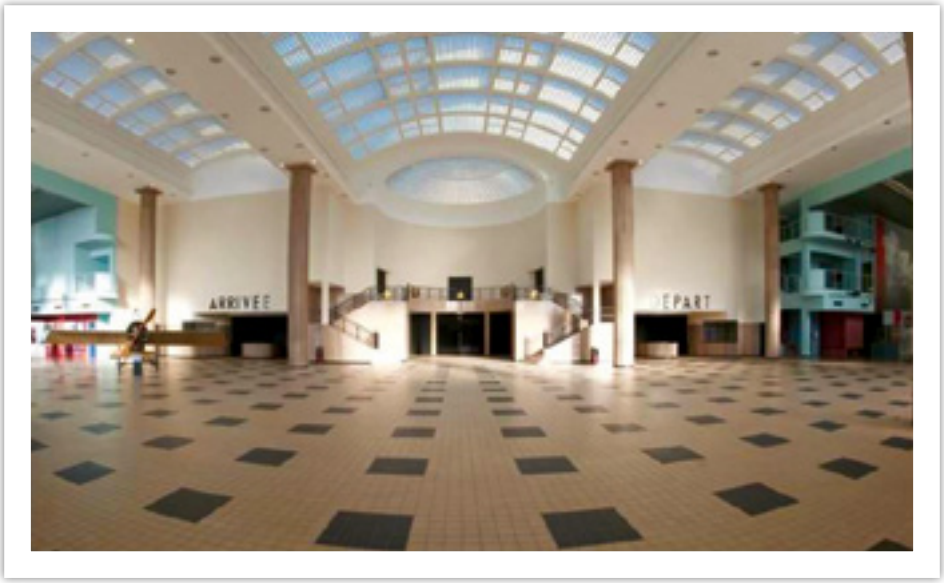


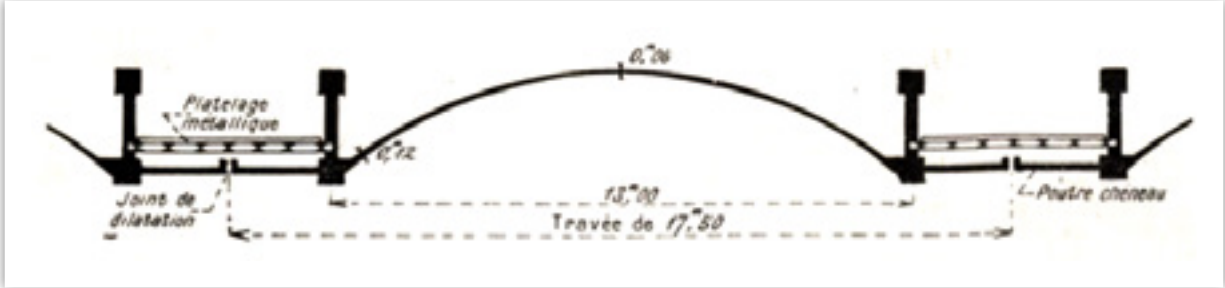
Fig. 13. — Coupe transversale par le grand hall.

Coupe transversale du grand hall

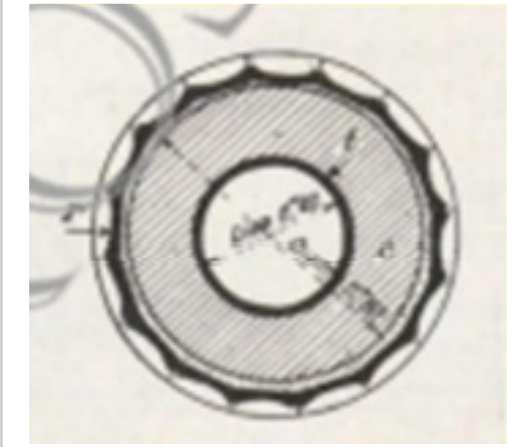


La salle des huit colonnes

De grandes verrières assurent un éclairage zénithal. Les colonnes cannelées du vestibules sont creuses pour recevoir la descente des eaux de pluie. A l'intérieur, elles sont recouvertes de pierre dure de Lunel comme les façades extérieures du bâtiment.



Coupe schématique d'un élément de la voute mince formant la couverture d'une travée-type de 17,5 m de largeur



Coupe horizontale d'une colonne creuse en béton armé dans le hall central.

c : colonne en béton armé
r : revêtement en pierre de Lunel, à seize éléments cannelés
t : tuyau en béton centrifugé, formant une descente pour les eaux de pluie.

Le 12 novembre 1937, le Président de la République, Albert Lebrun, inaugure la nouvelle aérogare du Bourget réalisée par l'architecte Georges Labro. Le cœur de ce bâtiment "Art Déco" est éclairé par trois voûtes en pavés de verre. Huit colonnes cannelées et un escalier central à double volée, orné d'une rampe en fer forgé, structurent le hall.

12 novembre 1937, arrivée au Bourget du Président de la République

Allocution de Monsieur Albert Lebrun, Président de la République dans la salle des huit colonnes

Le bâtiment a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté du 30 juin 1994.

DESCRIPTIF DE L'ÉDIFICE

La composition de la nouvelle aérogare de 233 mètres de long sur 30, parallèle aux pistes, est axée sur un motif central en saillie sur les pistes et abrite un grand hall à éclairage zénithal par pavés de verre, aujourd'hui neutralisé par des velums pour les besoins du musée.

De part et d'autre, des coursives à deux niveaux distribuent bureaux et locaux divers, des services aux voyageurs d'un côté, des services marchandises de l'autre. La construction en béton armé est faite par travées standards et indépendantes, ce qui permettait une extension ultérieure du bâtiment.

Côté piste, de part et d'autre de la tour de contrôle centrale, le bâtiment, dont l'armature est en ciment armé, présente trois étages en gradins formant des terrasses bordées de bastingages accessibles au public.

Le hall central

L'architecte Georges Labro (dont la signature figure sur la façade avec la date de 1937), la Société nouvelle de construction et travaux Lagère, directeur et administrateur délégué, Jozon directeur technique, les ingénieurs Guyot et Vayard sont chargés du projet.

En cours de chantier, les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, Haguneau et Chavagnac, collaborent ainsi que l'ingénieur en chef Car, des travaux immobiliers de l'aéronautique civile.

Les hangars

LA FAÇADE DE L'AÉROGARE PENDANT LA GUERRE

L'aérogare est sérieusement bombardée en juin 1940 par les Allemands puis en 1943 et 1944 par les alliés.

ÉVOLUTION DE LA FAÇADE DE L'AÉROGARE ENTRE 1937 ET 1946

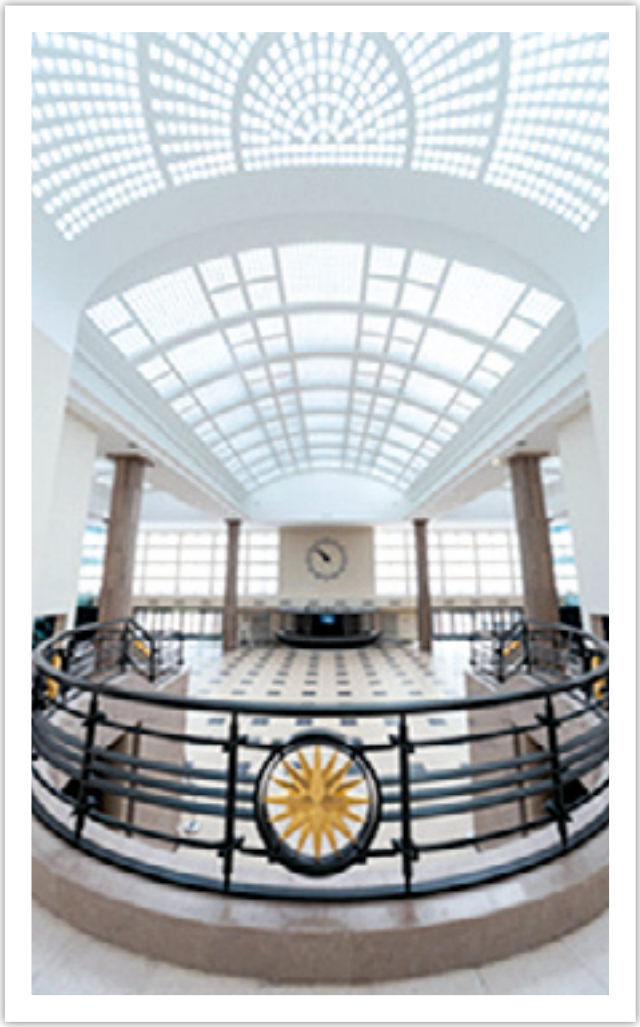
Façade de l'aérogare en 1937

Nouvelle Façade à partir de 1946

Après la guerre, l'aérogare est restaurée et légèrement remaniée par Georges Labro pour Aéroport de Paris entre 1946 et 1952.

LE STYLE “ART DÉCO” DE L’AÉROGARE

Le style “paquebot” retenu pour l’élévation donnant sur le terrain,
se retrouve dans le motif en cordage des balustrades de l’escalier central.
En voici quelques détails :



Escalier central à double volée,
orné d’une rampe en fer forgé et de la rose des vents

L'aérogare

L'horloge du hall des années 30

Un mécénat privé de la Société Bell & Ross a permis la reconstruction de l'horloge, pièce maîtresse de cette salle.

LA TOUR DE CONTRÔLE
AVANT ET APRÈS LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

L'AÉROPORT DU BOURGET APRÈS SA RECONSTRUCTION

AUJOURD'HUI...

L'aéroport du Bourget est aujourd'hui le premier aéroport européen dans le domaine de l'aviation d'affaires.

L'aéroport Paris-Le Bourget accueille le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace tous les 2 ans.

Depuis 1973, le bâtiment abrite les collections du Musée de l'Air et de l'Espace. L'intérieur a été modifié pour être tansformé en musée par Christian Marchand en 1986. La partie centrale face aux pistes, à l'origine décorée des armes des grandes villes desservies par l'aéroport, a été ornée en 1945 de trois statues féminines, allégories des régions du monde, œuvres d'Armand Martial.

L'aérogare "LABRO " abrite aujourd'hui les riches collections du Musée de l'Air et de l'Espace dont Anne-Catherine Robert est la directrice depuis 2018.

Cette aérogare est la seule de la génération des années 30 conservée en France.

◆ Georges Labro décède le 15 janvier 1981, à Paris 16e.

REMERCIEMENTS

Corinne Lauretta
et
les membres de la Mission
“Gestion du patrimoine historique du Groupe ADP”

SOURCES

Ces documents et photographies proviennent :

- Photothèque du Groupe ADP
- BNF
- Galica
- Génie Civil
- Musée de l’Air et de L’Espace

AUTEUR

Jean Lérault,
membre de l’Amicale d’Aéroports de Paris,
référent historique de la Mission
“Gestion du patrimoine historique du Groupe ADP”

Imprimerie intégrée du Groupe ADP - N° 70541 - octobre 2022 - ***IMPRIM'VERT***

groupeadp.fr

1 rue de France
93290 Tremblay-en-France