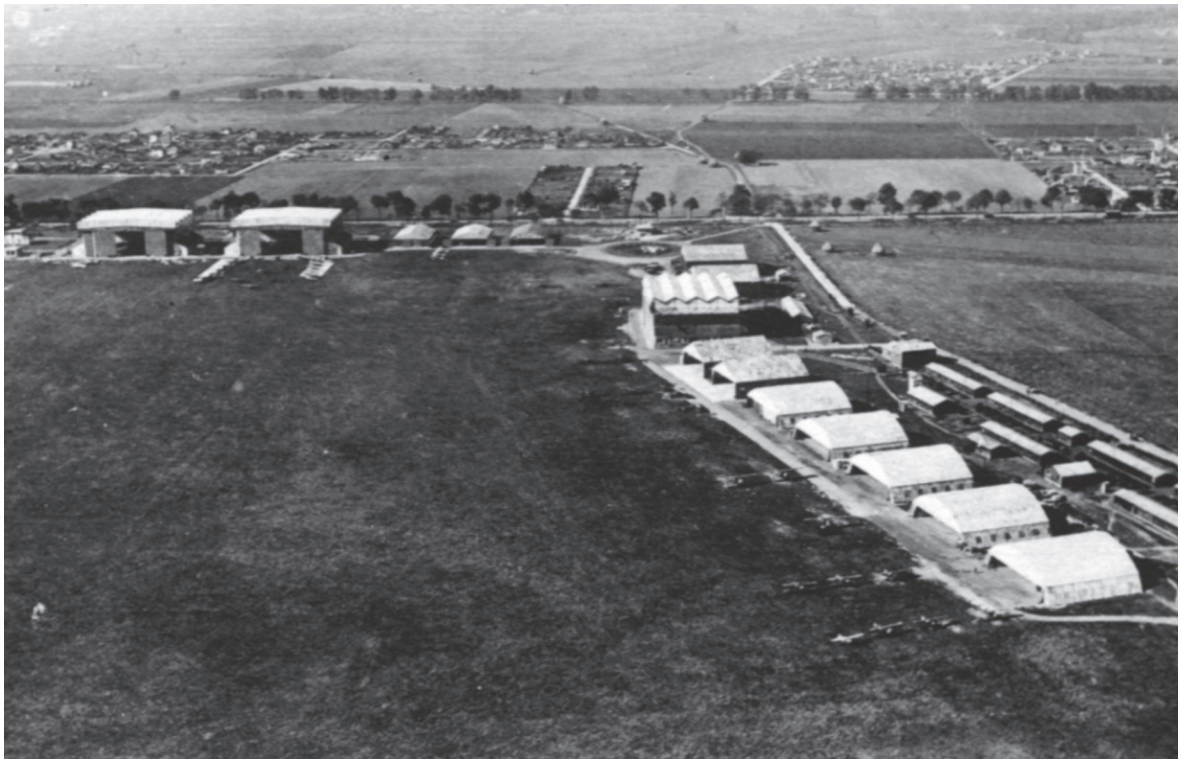
2

1945 – 1955
“L’ère des pionniers”

Lorsque s'achève le second conflit mondial, une constatation s'impose : la marine marchande française qui assurait auparavant le gros des transports internationaux est exsangue, la plupart des paquebots en service en 1939 ont été détruits au cours du conflit et les seuls grands survivants, "l'André Lebon", "le Champollion", "le Maréchal Joffre" et "le Félix Roussel", aménagés pour le transport de troupes, doivent donc être entièrement reconfigurés. Parallèlement, la flotte des cargos est pratiquement hors d'état et ne va être remplacée que par quelques liberty-ships dont Jules MOCH, nouveau ministre des Travaux publics et des transports, ira négocier l'achat aux Etats-Unis le 1er juillet 1946.

Dès 1943, avant même la fin du conflit, le directeur de l'Institut français du transport aérien avait suggéré la création d'un "port de l'Air" pour desservir la capitale et en faire même "la plate-forme d'atterrissage européenne".
Pour un autre, René LEMAIRE[13], haut fonctionnaire du ministère de l'Air, il était possible d'envisager la construction d'un aéroport "mondial" au sud de Paris, près de Corbeil !

Quoiqu'il en soit, il faut créer ou reconstruire un aéroport. En effet, qui dit aviation, dit installations et accueil au sol... car il n'est pas d'avion qui échappe à la gravité universelle.



13. Gérard MAHOUI et Nicolas NEIERTZ , Entre Ciel et Terre, Le Cherche Midi, 1995

Du projet d'Alain BOZEL...

Dans une note datée de novembre 1944, Alain BOZEL ébauche le projet "Aéroport de Paris".

La présente note et l'œuvre qui la suivra peut-être un jour
sont dédiées au Général de GAULLE
qui avait toujours rêvé de faire pour la France
une chose grande
et qui a fait pour elle la plus grande :
alors qu'elle était tout entière perdue
il l'a toute entière rendue à elle-même.

A.B.

Dédicace d'Alain BOZEL figurant en première page de sa note

En préambule, ce collaborateur du général de GAULLE, faisant le pari que la France se relèverait de ses ruines, insiste sur le fait qu'il ne suffit pas de rebâtir ce qui avait été détruit, mais de voir plus loin et plus grand.

"Il ne suffit pas de suivre le mouvement et d'ajuster ses moyens aux progrès des autres, écrit-il, il faut voir très grand, concevoir pour l'avenir et réaliser".

Et il ajoute : "Certes la France pourrait régler son action en s'inspirant simplement des exemples étrangers ; mais si elle prétend justifier – comme nous le souhaitons – d'efforts constructifs à l'échelle de sa fierté retrouvée, elle doit voir grand et se rappeler que la situation et le prestige de sa capitale en font la première étape du continent."

Puis, plus loin : "Pour terminer, rappelons que, matériellement dans le passé, les grands ports ont amené la richesse aux pays qui ont su les construire. Demain, la même richesse viendra aux pays qui sauront construire les grands aéroports."

On voit poindre, dès ce préambule, la grande ligne directrice de la création d'Aéroport de Paris qui, bien des années après, inspirera des générations de bâtisseurs.

Il définit ensuite ce que devait être l'Aéroport de Paris : "une vraie ville nouvelle, entièrement conçue pour les services multiples qu'elle aura à rendre... peu importait que cela soit au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest de la capitale, à condition que cela soit à moins de 25 kilomètres de l'Opéra."

Alain BOZEL précise cependant que l'emplacement idéal devrait vraisemblablement se situer vers l'ouest parisien et, visionnaire, il envisage de relier Paris à son aéroport par une autostrade ou un rail spécial en souterrain afin de mettre les pistes à moins de dix minutes de la capitale, avec comme point d'entrée la Porte Dauphine, la Porte Maillot ou même... la place de l'Etoile ou celle de la Concorde !!!

N'imaginait-il pas déjà ce que serait, un jour, un Hub lorsqu'il émet l'idée selon laquelle : "les points d'embarquement et de débarquement des lignes à courtes distances devront être voisins de ceux des grandes lignes afin de réduire au minimum le temps d'arrêt des passagers en transit ou la manutention des bagages ?"

Envisageant les moyens nécessaires à la conception, puis à la réalisation de cette grande œuvre, il pense pouvoir puiser dans la "grande entreprise privée" les personnels rompus aux grands travaux en

complétant l'effectif par des grands ingénieurs de l'Etat. Il faut que ces hommes soient "énergiques, compétents, imaginatifs, lucides, doués d'initiative et de caractère, en un mot, qu'ils soient de vrais pionniers". Et il voit ces femmes et ces hommes intégrer un "organisme gouvernemental autonome doté de la personnalité civile, à budget propre, et doté de pouvoirs étendus".

Cependant, prévoyant les possibles changements politiques, il souhaite que l'entreprise soit à l'abri de ces changements et des risques financiers que ceux-ci pourraient induire et, pour cela, il souhaite donner à l'entreprise un statut propre assurant sa pérennité.

Quant à la main d'œuvre initiale, il prévoit tout autant de recourir à l'embauche de personnels qu'à l'apport de la main d'œuvre des prisonniers allemands. Par ailleurs, compte tenu de la pénurie de matériels techniques de la France, il envisage d'en louer à des pays étrangers au cas où ces pays ne désireraient pas "vendre" leur technologie avancée.

Alain BOZEL (1896 – 1987)

De son vrai nom, Jean RICHEMONT, ce polytechnicien issu d'une famille d'industriels était directeur de l'entreprise Bozel - Malétra avant de rejoindre la France libre à Londres après s'être évadé.

Devenu proche du général de GAULLE, il est secrétaire général du ministère de la Guerre dans le gouvernement provisoire de 1945. Il participe à la création du RPF dont il sera le trésorier. En 1958, Alain BOZEL est commissaire à l'aménagement du territoire pour la région ouest.

Il soutiendra dans les années soixante le projet d'aérotrain de l'ingénieur BERTIN, projet qui ne verra cependant jamais le jour.

... à l'ordonnance de 1945,

Malgré l'enthousiasme du général de GAULLE, le rêve d'Alain BOZEL, un grand terrain de près de 8 500 hectares, se heurte cependant à bien des réticences et, bien que paraisse le 25 octobre 1945, au Journal Officiel de la République Française (J.O n° 251), l'ordonnance n°45-2488 portant création de l'Aéroport de Paris, les divergences de vue se font jour au sein même du Gouvernement.

C'est d'abord le Ministre de l'Air Charles TILLON qui souhaite en avoir la tutelle puis certains hauts fonctionnaires qui l'estiment trop ambitieux et surtout trop coûteux au sortir d'un conflit qui laisse le pays ruiné.

Et, au projet grandiose de créer une "Aéroville" sur le plateau de Saclay, le gouvernement va préférer l'utilisation des aéroports du Bourget et d'Orly, solution plus rapide à mettre en œuvre !

Alain BOZEL continue néanmoins à défendre ardemment son projet et s'il finit par accepter que la future entité "Aéroport de Paris" ne dépende plus directement du chef du gouvernement mais du ministère de l'Air, il ne cède rien sur l'autonomie de l'établissement et ce, en dépit des réticences de René PLEVEN, le ministre des Finances et de Jules MOCH lequel justifiera son opposition par sa volonté de garder à l'Etat la maîtrise sur la sécurité.

ORDONNANCE DU 24 OCTOBRE 1945 PORTANT CRÉATION DE L'AÉROPORT DE PARIS

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'air, du ministre de l'économie nationale et des finances, du ministre de la reconstruction et de l'urbanisme, du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'intérieur,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944;

Vu l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental;

Vu la loi du 27 juillet 1870 concernant les grands travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1892 sur les dommages causés aux propriétaires privés pour l'exécution des travaux publics;

Vu le décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le décret du 30 octobre 1935 relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires;

Vu la loi du 4 juillet 1935 établissant des servitudes spéciales dites « Servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne »;

Vu l'urgence constatée par le président du Gouvernement;

Le Conseil d'État (commission permanente) entendu,

Ordonne ;

Article premier. — Il est institué, sous le nom d'aéroport de Paris, un établissement public doté de l'autonomie financière et placé sous l'autorité du ministre de l'air.

Art. 2. — L'aéroport de Paris est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne, et qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des avions, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air, ainsi que toutes installations annexes. Il se tient en liaison permanente avec les autres aérodromes, français et étrangers, auxquels il pourrait éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposeraient les nécessités du trafic aérien.

CHARLES TILLON

Charles TILLON, Ministre de l'Air

Max HYMANS, secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, va tenter de jouer les médiateurs, mais, en vain. Aussi, lorsque, en mars 1946, Jules MOCH propose le poste de président du nouvel Etablissement à Alain BOZEL, celui-ci refuse fermement, comme il l'expliquera quelques années plus tard dans un entretien accordé au rédacteur d'"ADP à la Une", le journal d'Aéroport de Paris[14] : ❝les choix retenus pour le grand aéroport n'étaient pas les miens[15]. Mes plans étaient inspirés par des considérations, primordiales à mes yeux, d'urbanisme dans lesquelles je tenais compte de la poussée, prévue mais non encore amorcée, vers la Défense. Je rêvais à un Paris nouveau, développé grâce à un aéroport modèle, centre de rencontre unique en Europe.❞

14. ADP à la Une, N° 13, Octobre - Novembre 1985
15. Il pensait au plateau de Saclay.

Les premiers travaux

Le 28 août 1944, quelques jours à peine après la libération de Paris, Louis NETTER, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en charge, avant le conflit, de l'entretien des aérodromes de la région parisienne au ministère de l'Air, se rend à Orly avec un de ses collaborateurs, Jean ROUDIER, pour faire un état des lieux.

Ce dernier témoigne : ❝Quand nous sommes arrivés à Orly, Monsieur Netter et moi, ce 28 août, nous nous sommes trouvés devant un terrain complètement défoncé, démoli, bouleversé par les récents bombardements américains. On pouvait à peine y pénétrer. Un officier Français, le capitaine Delaby, ingénieur dans le civil, est déjà sur place. Il y restera quelques années comme adjoint de l'ingénieur en chef. ❞

Tandis que les Britanniques prennent possession du Bourget, les Américains s'installent à Orly où une piste sera remise en état en 48 heures grâce à une noria de camions et à 2 000 ouvriers, chefs d'équipe et camionneurs embauchés pour déblayer le terrain. La Société des grands travaux de béton armé acceptera de prendre en charge les salaires du personnel avant que ne soient réglées les formalités administratives.

Aéroport d'Orly-zone fret-ancienne chapelle américaine

Claude BARROUX et Jean-Baptiste PETTINOTTI recrutés respectivement les 2 et 12 juillet 1945, se souviennent de cette période où, âgés tous deux de 15 ans, ils commencent à travailler sur la plateforme d'Orly.

❝J'ai été embauché par Monsieur Roudier raconte le premier. Mon travail consistait à vérifier les factures d'achat de matériel, mais je devais aussi allumer le poêle les jours d'hiver dans le baraquement de bois. Le patron de l'aéroport était un militaire, le capitaine Delaby. C'était important pour remplacer les militaires américains qui étaient installés. Ainsi, face aux engins américains (scrapers, niveleuses) se retrouvait une trentaine de personnes avec des pelles et des pioches et on privilégiait l'embauche de ceux qui possédaient leurs outils de travail.❞

❝Venu pour chercher du travail pour les vacances, explique le second, j'allais être embauché par le capitaine Delaby et Monsieur Eschenlauer[16] afin d'assurer la liaison avec les différentes entreprises et les américains. J'assistais aux premiers rendez-vous de chantier dans le bureau du capitaine et cela m'impressionnait beaucoup, car ce dernier était très exigeant sur la qualité des travaux et sur les délais. Après ce mois d'été, n'ayant plus envie de repartir, et avec l'accord du capitaine, j'intégrai le bureau de dessin pour y apprendre un métier.❞

Lucien DENIAU raconte : ❝En Août 1944, tandis que les Allemands s'enfuyaient en débandade, de nombreuses personnes de la région faisaient la queue pour l'embauche et c'est là que restera toujours gravée dans ma mémoire la façon de procéder d'alors : nous étions placés en file indienne, puis l'on comptait un, deux trois, quatre... et le dixième était nommé chef d'équipe ! ❞

Henri CHARON n'avait pas encore 15 ans lorsqu'il arrive sur le terrain. Il se souvient d'Orly en octobre 1944 :
❝A cette époque, il y avait des prisonniers allemands qui venaient travailler dans la journée et repartaient le soir. J'étais chargé de faire chauffer les gamelles et d'approvisionner les compagnons en pelles et pioches. Je devais aussi changer les manches cassés et récupérer tous types de matériaux que je devais benner dans les trous afin de faciliter le remblai.

[...] Il fallait refaire la piste au plus vite afin de pouvoir accueillir les premiers avions et je revois encore se poser les Dakotas qui ramenaient les prisonniers français.❞

16. Un as de l'aviation de la deuxième guerre mondiale

C'est un compagnon syndicaliste qui l'orientera plus tard vers son futur métier de menuisier :
❝Il avait trouvé que mon travail était trop dur pour un adolescent et que je n'étais pas équipé pour affronter la pluie, la boue et le froid ; il en parle à ma mère et me trouve un nouveau métier comme aide compagnon. Je travaillais avec André Valerion et Eugène Domergue et c'est un ancien Compagnon du Tour de France, maître Jousselin, qui nous transmit son savoir. Avec lui je me suis "coltiné" durant des semaines, queues d'arondes, tenons et mortaises...❞

Jacqueline DELCUS, entrée en février 1945, se souvient avec amusement des conditions de vie : locaux, transport du personnel, cantine : ❝Il y avait transport et transport. Celui du personnel était très rudimentaire au lendemain de la guerre : c'était un camion bâché, équipé de bancs longitudinaux et peint en bleu, d'où son nom "l'Oiseau bleu" A chaque coup de frein, nous tombions dans les bras les uns des autres : la journée commençait et se terminait par des rires.

Dans nos bâtiments très vieux, on voyait le jour à travers des cloisons que nous calfeutrions l'hiver avec du papier journal ! Les souris passaient à travers les lames du parquet. L'hiver où il fit très froid, notre bureau fut transformé en patinoire : les tuyaux avaient éclaté. Nous avons acheté de petits poêles à pétrole... à la fin de la journée, nous étions tout noirs et intoxiqués...❞

Constant LEROY évoque, lui aussi, les tout premiers bâtiments administratifs :

❝Du côté navigation aérienne civile[17], existait un bâtiment qu'on appelait le commandement, en bordure de la RN7, à la hauteur de la porte dite de la Pergola. C'est M[lle] Deutch de la Meurthe qui l'aurait fait construire (il était appelé, avant la guerre, le Roland-Garros). Les Américains occupaient le rez-de-chaussée. Aux étages, les bureaux du commandant Drouet pour les problèmes administratifs et le mien pour les problèmes de télécommunications et les relations avec les Américains.❞

Il faudra en effet attendre le 7 novembre 1946 pour que le terrain soit remis à la France par les Américains. Constant LEROY a participé à cette passation de pouvoir : ❝En novembre 1946, au cours d'une cérémonie (à laquelle assistaient Max Hymans, secrétaire général de l'aviation civile, et son attaché de presse, Georges Guillemin), eut lieu la remise officielle du terrain par les autorités américaines ; j'eus l'honneur de hisser le drapeau.❞

Quelques jours plus tard, la première aérogare d'Orly, un bâtiment provisoire en bois, est mise en service. Située dans la zone de la Pergola, elle est constituée de trois salles, l'une d'arrivée, l'autre de départ, avec une petite salle de transit. On y trouve un bar (on y servait seulement des œufs au bacon et quelques boissons) et quelques commerces essentiels. Départ et arrivée y sont marqués, au sol, par une frontière que contrôlent huissiers, douaniers, policiers et contrôle sanitaire.

L'aérogare provisoire de 1946

17. Il s'agissait du service des ports aériens.

AU BOURGET, CE N'EST GUÈRE MIEUX

L'aérogare inaugurée en 1937 n'est plus que ruines après les bombardements alliés de 1943 à 1944 et, lorsque les Anglais qui occupent le terrain le remettent aux autorités françaises au lendemain de l'armistice, se pose la question de la reconstruction ou du transfert de l'aéroport (une note du ministère de l'Air du 12 janvier 1945 envisagera même la transformation de l'aérogare en bureaux ou hôtel).

Albert PRUNIER en témoigne : "D'aérogare, plus que le squelette ! Nous, les dessinateurs, nous faisions de la topographie, campés dans la partie nord de l'aérogare, la machine à tirer les plans n'étant séparée de nous que par un mince panneau d'isorel : on respirait l'ammoniaque... Comme chauffage : un grand bac en acier où on versait quelques litres d'alcool auxquels "on foutait" le feu tout simplement... C'est au dépôt des Domaines de Meudon que nous allions récupérer de vieilles tables à dessin en fonte, des grands T, des compas [...]

Il y avait la piste laissée par les allemands, celle des Américains en plaques métalliques, et une piste en dos d'âne pouvant servir pour les crashes. La Nord-Sud définitive fut commencée en 1945. Les allemands avaient construit leurs hangars du côté d'Arnouville-lès-Gonesse (pour tromper l'ennemi) avec des voies de circulation qui se baladaient un peu partout. La circulation des avions n'était pas très rationnelle, avions et voitures circulaient sur les mêmes voies..."

La réouverture au trafic se fait quand même dès janvier 1946, Air France y assurant un trafic régulier (Sur les 307 000 passagers qui passent au Bourget au cours de l'année, la compagnie en transporte à elle seule près de 131 000). Ce trafic nécessite une extension de l'aérogare reconstruite et, toujours sous la direction de Georges LABRO, les travaux débutent en mai 1946 pour ne s'achever qu'en 1953 par la mise en service de la nouvelle tour de contrôle.

Charles BERTHELOT, embauché le 3 janvier 1949, raconte : "J'avais été embauché au Bourget par Monsieur PETIOCH, ingénieur TPE[18] pour travailler au bureau d'études. Il y avait peu de plans concernant l'infrastructure et encore moins pour le réseau d'assainissement.

En surface les bombardements avaient recouvert de terre la majorité des regards donnant accès à ces réseaux. Notre chef de service nous demande donc à Monsieur Courtial (un athlète quinquagénaire) et à moi-même (jeune dessinateur de 20 ans) d'établir le plan des regards et des canalisations existantes.

Au sortir de la guerre, je ne pesais que 45 kg pour 1,60 m et cette minceur allait me rendre service pour exécuter la tâche qui nous avait été confiée : les dalles de béton des regards ayant été dégagées, j'y descendais, puis m'introduisais dans une canalisation, une grosse lampe de chantier dans une main et un manche de pioche dans l'autre.

Le Bourget après les bombardements de 1944

18. Travaux publics de l'Etat

J'allais jusqu'au regard suivant et frappais avec mon manche de pioche le dessous de la dalle jusqu'à ce que mon collègue me repère en surface et dégage un nouveau regard. Monsieur Courtial m'avait attaché les jambes avec un gros et long cordage de façon à me tirer en arrière en cas de danger. Les canalisations visitées avaient un diamètre de 60 à 90 cm et, malgré ma minceur, je ne pouvais pas me glisser dans les canalisations de diamètre inférieur. Nous avons pu néanmoins reconstituer l'ensemble du réseau d'assainissement situé au nord de l'aérogare et faire exécuter les travaux nécessaires au bon écoulement des eaux.❞

Charles BERTHELOT avoue avoir effrayé sa femme en rentrant chez lui, les vêtements dans un état épouvantable, mais il termine en ces termes : ❝Quelle satisfaction, après la fin de ce travail, et les réparations qui s'en suivirent de voir disparaître les inondations à répétition des parkings avions !❞

Lucien LESCURE, entré comme adjoint technique en 1945 parle, lui aussi, de cette restauration du Bourget : ❝Nous avons reconstruit les bâtiments en ruines à partir des vieux plans et de la structure originelle si bien que le Bourget s'est retrouvé avec son apparence d'avant-guerre. Mais le sculpteur Martial remplaça son bas-relief par les statues symbolisant les trois grandes races. A l'intérieur tout a été modifié pour faire des grandes salles plus fonctionnelles.❞

LENDEMAINS DE GUERRE AUSSI SUR LES AUTRES TERRAINS

Toussus-le-Noble va accueillir de la fin de la guerre jusqu'à son affectation au Maroc en 1947 l'escadrille française Normandie-Niemen[19].
Robert BRIDOUX y travaille en octobre 1946 pour la navigation aérienne sous les ordres du commandant TEYSSIER : ❝C'était à notre bureau de piste que les pilotes venaient prendre leurs informations. Les conditions de travail présentaient bien des difficultés : mobilier rare, téléphone de campagne relié à Orly, piste en PSP[20] due aux Américains...❞

A Persan-Beaumont, Lucien BLANQUET est embauché en 1944, comme chef de chantier des Ponts et Chaussées et chargé du démontage des anciens bâtiments allemands implantés dans un rayon de 30 km, en vue de les remonter sur l'emplacement de l'aérodrome.
❝A partir de 1945, les petits avions et le vol à voile font leur apparition sur l'aérodrome Sud avec la piste bétonnée 11/29, des crédits sont ouverts, d'autres bâtiments affectés au vol à voile sont construits sous ma responsabilité.❞

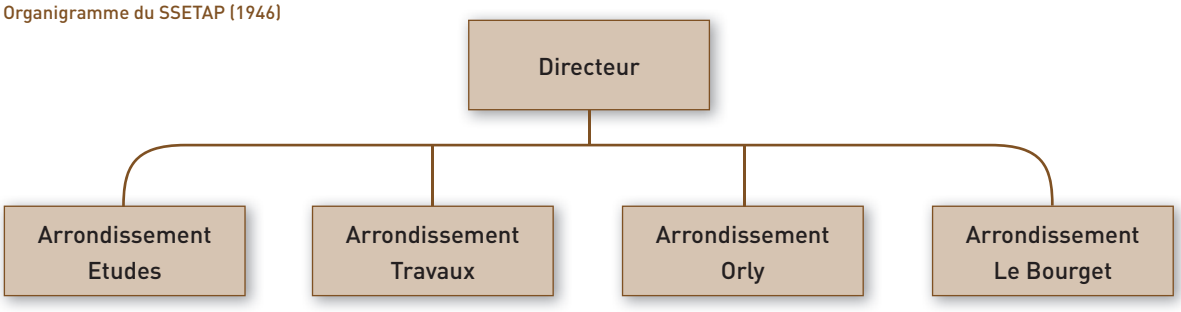
Pontoise-Cormeilles a résisté au temps.
Lucien GRESSIER y est arrivé en 1947 : ❝L'aviation ? J'ai commencé à en faire en 1936 [...] j'ai toujours aimé l'aviation, et je l'aime encore. C'est pour cela que je suis resté à Pontoise, et dans sa tour, sans qu'elle s'effondre, malgré les prédictions...❞

La naissance de l'établissement

En janvier 1946, est créé le Service spécial d'études et de travaux de l'Aéroport de Paris (SSETAP) qui constituera une forme de structure transitoire répondant à l'impérative nécessité d'agir vite.

Il sera placé successivement sous la direction de Jean GASPARD, puis sous celle de Louis NETTER et sera installé à Orly.

Organigramme du SSETAP (1946)



19. Dont a fait partie Raymond TROLLIER, futur agent d'ADP.
20. Perforated Steel Plate : plaques d'acier perforé de 3 mètres de long pour 40 centimètres de large qui servent aussi bien comme aide au franchissement pour les véhicules dans un terrain boueux ou sablonneux, que comme piste d'atterrissage sommaire.

Tandis que se poursuivent les travaux de déblaiement et que les anciennes pistes[21] sont remises en état, les premiers plans de masse d'Orly sortent des planches à dessin, le premier datant du 4 avril 1946.

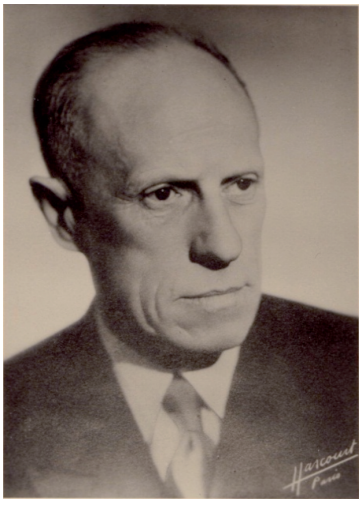
Lorsque, le 4 janvier 1947, paraît le décret portant application de l'ordonnance de 1945, force est de constater que le projet Bozel est considérablement modifié et que le choix de reconstruire Orly et Le Bourget s'est imposé contre celui de la réalisation d'une plate-forme immense sur le plateau de Saclay.

Ce décret marque officiellement la création d'Aéroport de Paris : sous forme d'EPA[22] et non d'EPIC[23] (à l'image de ce qui a été fait pour Electricité de France et Gaz de France), l'Etablissement Aéroport de Paris est rattaché au ministère des Travaux publics, des Transports et de la Reconstruction. Sa vocation de constructeur y est clairement définie mais c'est toujours le SSETAP qui assure les travaux.

Le 21 avril 1949, un autre décret approuve le périmètre du patrimoine foncier de l'Etablissement : outre Orly et le Bourget, les aérodromes de Guyancourt, Toussus-le-Noble, Chavenay, Lognes, Persan-Beaumont, Meaux, Mitry-Mory, Saint-Cyr-l'Ecole, Coulommiers, Chelles, Pontoise et Issy-les-Moulineaux, soit un domaine total de 1 730 hectares.

LES PREMIERS DIRIGEANTS

L'Etablissement prend forme peu à peu ; mais, alors que le trafic se développe (550 000 passagers passent par les aéroports parisiens au cours de cette même année 1949), il n'est toujours pas doté d'une équipe de Direction.
Alain BOZEL en ayant refusé la présidence, Max HYMANS va se tourner vers Louis COUHE, directeur honoraire de l'Aviation Civile. Celui-ci sera officiellement désigné, le 19 octobre 1948, comme le premier président du conseil d'administration de l'Aéroport de Paris, un conseil de vingt-deux membres[24] qui se réunit pour la première fois le 22 novembre.
Louis COUHE s'entoure aussitôt d'un cabinet composé de Marie-Charlotte de WISSOCQ, de Jean LEHMAN et de Georges GUILLEMIN, puis se met en recherche d'un directeur général à proposer au ministre. Il le trouve en la personne de Louis LESIEUX, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées jusqu'alors en poste à Nice.
La nomination de ce dernier est entérinée le 27 novembre lors de la seconde réunion du Conseil. En même temps arrive un jeune architecte ayant choisi l'Aéroport de Paris comme affectation à sa sortie de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. Il a pour nom Henri VICARIOT. On lui devra la réalisation du projet "Grand Orly".



Louis COUHE

Né le 24 juin 1889 dans le nord de la France, Louis COUHE est docteur en droit, diplômé d'études supérieures administratives et financières.
Député du Pas de Calais en 1924, il devient en 1928 directeur du cabinet du ministre de l'Air puis, en 1930, directeur général de l'Aviation civile. Il contribue en 1933 à la création d'Air France puis dirige la compagnie Air France Transatlantique.
Il participe aux premières traversées expérimentales de l'Atlantique nord à bord du Latécoère 521 "Lieutenant de Vaisseau Paris" dont une, les 14 et 15 juillet 1939, sans escale de New York à Biscarrosse en 28 heures, avec pour commandant de bord Henri GUILLAUMET et pour passager Antoine de SAINT-EXUPÉRY.

Grand-Croix de la Légion d'Honneur, Louis COUHE est chevalier-commandeur de l'Empire britannique et titulaire de plusieurs ordres étrangers.

21. En fait de simples axes balisés
22. Etablissement public administratif
23. Etablissement public industriel et commercial
24. 11 représentants de l'Etat, 5 des collectivités locales, 3 personnalités qualifiées et 3 représentants du personnel, mais il faudra attendre le 30 juin 1952 pour que ces derniers soient nommés (et non pas élus...).

L'Aéroport de Paris était né, mais sa nature juridique ne fait pas l'unanimité et le Président Louis COUHE se plaisait à raconter l'anecdote suivante :

❝Quelques jours après le Conseil, Max Hymans m'invite à déjeuner et me place à côté d'un très haut fonctionnaire du Budget qui, au cours du repas, se tournant vers moi, me dit : "Vous savez que votre Etablissement a été fait par un homme [sous-entendu de Gaulle] et pour un homme [sous-entendu Bozel] et cet établissement va me coûter des sommes considérables qui doivent nous conduire à un déficit... Mais ce qui s'est fait si facilement peut se défaire aussi facilement."
[...] Tant que je serai à la tête de l'Etablissement, répondis-je, ce qui vient d'être fait ne sera pas défait.❞

Jacques REMPILLON avait 17 ans le 2 septembre 1946. Il évoque ainsi la "période des bâtisseurs" pendant laquelle se constitua l'Entreprise :

❝De quelques centaines[25] en 1947, le nombre de salariés allait atteindre 1 229 en 1955 ; ils assuraient la gestion du patrimoine, les études et travaux, (avec appel aux grandes entreprises privées), la mise en place des équipements prioritaires (électricité, téléphone, réseaux d'eau, moyens de transports,...).

Création d'ateliers généraux, d'un garage et d'un parc autos, de magasins d'approvisionnement, de services de maintenance électrique et téléphonique, d'une première centrale électrique, d'une unité d'entretien du balisage des pistes, d'un service de sécurité incendie (recrutement aux Pompiers de Paris), d'un laboratoire, tout cela justifia l'embauche d'ouvriers professionnels, de manœuvres, d'ouvriers spécialisés, de femmes de ménage.

Les bureaux d'études et d'architecture recrutèrent dessinateurs, décorateurs, architectes, géomètres, porte mires, mais, également des surveillants de travaux (sous la responsabilité d'ingénieurs et d'adjoints techniques des Ponts et Chaussées) pour le suivi des chantiers, le contrôle du respect des marchés passés avec les diverses entreprises et la tenue de carnets d'attachement...
[...] enfin embauche de secrétaires, de dactylos, de commis administratifs, de comptables auprès des divers services créés et l'embryon d'un service du personnel situé à Orly.❞

Louis LESIEUX

Louis LESIEUX est né en 1907, à Liévin (Pas-de-Calais). Admis en 1927 à l'Ecole Polytechnique, il intègre dans le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées et, à ce titre, appelé en 1937 à diriger l'un des arrondissements des Ponts et Chaussées les plus importants de France à Lille.

Mobilisé en 1939 comme Officier du Génie à l'Etat-major du XVII^{e} Corps d'armée, il revient à Lille après l'armistice, puis est nommé à Nice.

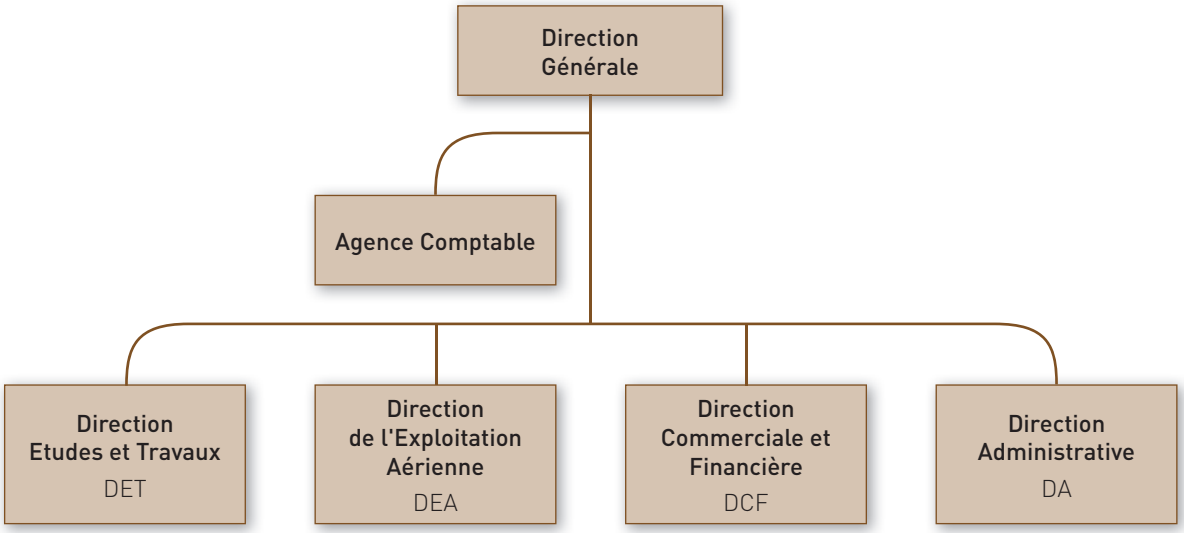
En 1946, il est appelé par Max HYMANS, alors secrétaire général à l'Aviation civile, à étudier le futur plan de masse de l'aéroport d'Orly.
Le 27 novembre 1948, il devient Directeur Général de l'Aéroport de Paris, poste qu'il occupera jusqu'au 6 avril 1955 date à laquelle il devient directeur général d'Air France.

Louis LESIEUX, premier Directeur Général

25. De ceux qui contribuèrent à cette aventure, 208 étaient encore en activité en 1971. Ces femmes et ces hommes, membres fondateurs, furent à l'origine de notre Amicale qui jusqu'à Février 2007 exigeait de ses membres, 25 ans de présence.

LA PREMIÈRE STRUCTURE DE L'AÉROPORT DE PARIS

La nomination des premiers dirigeants, est suivie de la mise en place d'une première structure organisationnelle ; l'organigramme correspondant est publié le 15 septembre 1950 :



Organigramme de 1950

Dans cette structure, se distinguent assez nettement le rôle d'aménageur dédié à la direction des études et travaux (DET) et celui d'exploitant de l'espace aérien à la direction de l'exploitation aérienne (DEA).

La première a en charge la construction des bâtiments, des pistes et voies de circulation, de la voirie ainsi que l'équipement et l'entretien des installations. Elle n'est en fait que la prolongation de l'organisation du SSETAP. Jean VIEILLARD en est le Directeur.

Très vite, vont en faire partie quelques ingénieurs, des fonctionnaires comme MM. BECKER, DESCHAMPS, DUGAT, GOUDENECHE, LAPEYRE, LORIN, COIFFARD, PETITJEAN ou des contractuels comme MM. LEGUAY et PRINZ.

La seconde traite la gestion du trafic des aéronefs et des télécommunications, ainsi que les études, choix et acquisition des matériels qui lui sont nécessaires. Elle a pour directeur Raymond DESBORDES.

Deux autres directions sont mises en place :
La direction commerciale et financière (DCF) qui gère l'occupation du domaine, assure les relations avec les services de police, douane et contrôle sanitaire des aérogares ainsi que les rapports avec la presse. Son directeur est Jean LEHMAN.

La direction administrative (DA) dirigée par Monsieur LAVERGNE, est chargée notamment de la comptabilité et de la gestion du personnel.

C'est la DET qui reste tout au long de cette période, et de loin, la direction la plus importante.

Croissance du trafic et modernisation des flottes

Alors même que les travaux de déblaiement des installations ne sont pas entièrement terminés plus de 300 000 passagers sont accueillis au Bourget en 1946. Ce nombre passera à 480 000 en 1947.

Avec la réouverture d'Orly au trafic civil, ils seront près de 550 000 en 1948 à utiliser les plates-formes parisiennes, 720 000 en 1949, 1 170 000 en 1951 et 1 850 000 en 1955.

Les avions se modernisent et vont de plus en plus vite. "Le Constellation"[26] entame en 1946 une carrière commerciale qui ne sera pas encore terminée en 1961, lors de l'ouverture de la nouvelle aérogare.

Sur la ligne Paris New York[27] où il succède au DC4, cet appareil construit par la firme Lockheed est le premier avion pressurisé et, surtout, il réduit le temps de vol de 4 h 30.

Constellation d'Air France sur le tarmac d'Orly

Cinq ans plus tard, en 1952 le "Comet", premier avion commercial à réaction, entrera en service. Cette mise en œuvre prématurée lui vaudra des déboires et un retrait momentané, alors que le "Dash 80" commence, lui, en 1958, une longue carrière sous le nom plus connu de "Boeing 707" et que se profile l'entrée en service de la "Caravelle" (1959).

En sept ans, la capacité des avions commerciaux à réaction passe ainsi de 50 sièges (De Havilland Comet) à 140 (Boeing 707), une capacité presque triplée.

L'Aéroport de Paris doit s'adapter à cette croissance et, pour cela, va mettre chaque année en service de nouvelles installations. A l'aérogare provisoire en bois ouverte à Orly en 1946, succède, en 1948, l'aérogare Nord.

L'aérogare Nord

Henri VICARIOT, l'architecte de l'Aéroport de Paris, raconte à propos de cette aérogare, l'anecdote suivante :

"La visite de la reine Elisabeth nous posa un véritable problème, car la salle de réception[28] se situait au premier étage et nous ne pouvions décemment faire monter une reine par un escalier intérieur ordinaire... et puis, où placer la garde d'honneur ?

La solution fut vite trouvée avec la construction en un temps record d'un vaste escalier en bois, monté sur une remorque de camion et poussé le matin de la réception sur l'aire de stationnement, procurant ainsi un accès noble et direct à la salle de réception du premier étage.

La largeur des marches était royale de façon à permettre aux gardes républicains de se tenir debout sabre au clair, pour former une double haie d'honneur du rez-de-chaussée au premier étage. Je me tenais dans les coulisses avant l'arrivée royale ; un civil de bonne taille s'approche de moi et me demande gentiment : "Et toi, qui protèges-tu ?""

26. Lockheed créa en 1950 le **Super Constellation**, plus grand que le Constellation et capable d'emporter plus de passagers et plus de carburant. En 1954, la version 1049 **super G** équipée de nouveaux moteurs permit de réaliser un trajet transatlantique sans escale.
27. La première liaison aérienne commerciale entre les Etats-Unis et la France eut lieu les 5 et 6 février 1946. Un Constellation de la Compagnie TWA baptisé "Etoile de Paris" devait décoller de New York à 14 h 11 (heure locale). Piloté par le capitaine Harold F. Blackburn, cet appareil transportant 36 passagers et 7 membres d'équipages allait se poser à Orly le lendemain à 14 h 57 après deux escales à Gander (Terre Neuve) et Shannon (Irlande), un voyage de 19 heures et 45 minutes dont 16 h 38 min de vol.
28. Il n'y avait pas encore de pavillon d'honneur, l'aérogare en bois n'ayant été aménagée à cet effet qu'en 1957.

Très vite, cette aérogare Nord devint elle-même trop petite avec seulement six postes de stationnement avions et son parc à voitures de cinquante places. C'est alors, en 1951, que va être prise la décision de construire une grande aérogare moderne ; elle sera inaugurée dix ans plus tard.

L'immeuble du rond-point

Peu auparavant en juin 1949, MM COUHE et LESIEUX décident de transférer le siège de l'Etablissement à Paris. Sans doute pour mieux avoisiner ceux des compagnies aériennes. Sans doute aussi pour mieux faire connaître cette nouvelle image de marque : l'Aéroport de Paris.

L'immeuble choisi, un hôtel particulier[29] situé au rond-point des Champs-Elysées, à l'angle de l'avenue Montaigne appartient à Marcel DASSAULT.

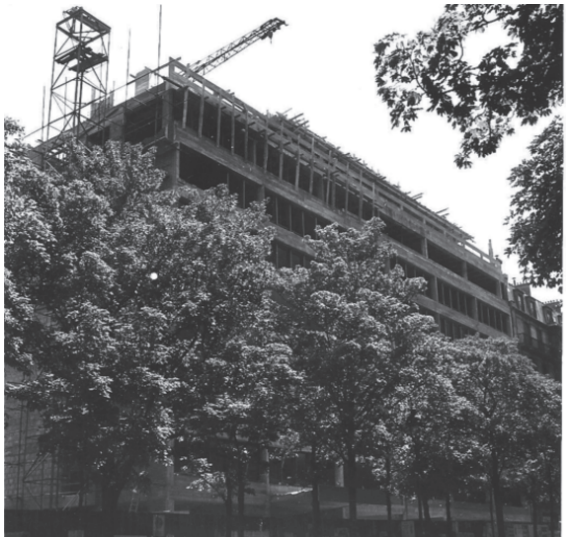
❝Pour qui avait travaillé à Orly, le contraste était frappant, racontent les anciens, entre les baraques en bois... et l'ancienne splendeur de cet hôtel particulier. A notre arrivée, nous étions accueillis par l'inoubliable sourire de M. Cross qui se tenait dans sa "guérite"...
[...] Une architecture assez étonnante, faite de contrastes : en façade, sur les avenues, d'immenses bureaux à hauts plafonds et boiseries, mais chauffés par cheminées ou poêles à bois avec tuyaux sortant par les fenêtres ; à l'arrière, de vastes espaces découpés en petits bureaux par des cloisons ; des couloirs sans fin, des escaliers en colimaçons conduisant à de vastes combles surmontés d'un clocheton et avec vue sur d'anciennes écuries... Continuellement, on s'agrandissait par bricolages successifs.
[...] Les heures de bureau étaient 8 h 30 - 18 h 30 (le samedi jusqu'à 12 h 30) avec deux heures pour le déjeuner. M. Richelandet passait dans les bureaux prendre les menus et les rapportait d'Orly.
[...] Pas d'heures supplémentaires payées. Pas encore de statut, mais les syndicats étaient représentés [...] La polyvalence était fréquente. On travaillait de façon artisanale ; j'ai vu arriver la première machine de mécanographie. Mais le rendement était élevé. Ni 13e mois, ni primes d'ancienneté ou d'assiduité, pas de congés payés pour la maternité...
[...] Si quelque chose n'allait pas, on le disait aussitôt. Dans le travail il y avait surtout des relations directes. Epoque idéale où ADP était une petite famille.
[...] C'est dans les combles du rond-point que M. Deladreux fera démarrer avec un matériel très réduit, ce qui devait devenir plus tard l'imprimerie d'ADP d'où sortaient, grâce à la Gestetner, chaque mois, les statistiques des compagnies aériennes et des grands aéroports.❞

Monique DELIGNY se souvient : ❝Je suis entrée à l'Aéroport de Paris en avril 1952 ; j'avais rendez-vous avec M. Boudart, au rond-point ; à cette époque, il y avait déjà une personne à l'entrée pour filtrer les arrivées : c'était Calixte Cross. L'immeuble était superbe et l'entrée impressionnante avec ses magnifiques escaliers en bois... Nous occupions, BERTHAUT et moi, un bureau de dessin tout en haut, sous le clocheton ; je me souviens que nous étions encore chauffés par un poêle à charbon...❞

En 1954, le siège quittera ce bel et prestigieux immeuble devenu trop petit, pour s'installer dans celui – pas encore terminé – du boulevard Raspail, construit à son intention sur l'ancien domaine de Chateaubriand, au carrefour Denfert-Rochereau. Les travaux avaient débuté en 1951 mais la construction avait pris du retard du fait du manque d'acier... et de la présence dans les fondations de deux étages de galeries qui prolongeaient les catacombes.

❝Lors de la prise de possession du terrain, pas si libre que nous le pensions, racontait Jean BARILLOT, il fallut expulser, avec l'assistance d'un huissier, un honorable parlementaire...❞

29. Hôtel particulier construit en 1874 pour Félicie Sabatier d'Espeyran par l'architecte Henri Parent. Cette construction a fait disparaître - ou, du moins, rendu méconnaissable - le somptueux hôtel que le duc de Morny avait fait construire dans les années 1840 dans le goût néo-renaissance par les architectes Louis Moreau et Victor Lemaire pour sa maîtresse, la comtesse Le Hon (1808-1880). Il fut ensuite habité par la comédienne Sophie Croizette (1847-1901), avant qu'elle ne quitte le théâtre. En 1962, Marcel Dassault le fera agrandir pour y installer les bureaux de Jour de France. Le rez-de-chaussée est essentiellement constitué de salons de réception dont le premier est très directement inspiré du salon de l'Hôtel de la princesse de Soubise tandis que le grand escalier est décoré de panneaux de scènes de chasse peintes par Alfred de DREUX.



Le futur siège d'ADP en octobre 1953

Il n'y a pas encore de terrasses à Orly...

Marie-Thérèse CANDELLIER entrée au rond-point des Champs-Elysées en 1951 relate le transfert boulevard Raspail et les conditions de la nouvelle installation :

❝La Société Dassault, propriétaire du bâtiment du rond-point, lassée des reports successifs nous fixa un ultimatum. Le 15 octobre 1953, les 40 que nous étions déménagèrent donc pour Raspail tout en sachant que l'immeuble n'était "pas tout à fait terminé"... quelle ne fut pas notre surprise : prévu pour huit étages, le bâtiment n'offrait comme habitable qu'une petite surface du rez-de-chaussée entourée de palissades, une petite cantine au 1er, la moitié des 4e, 5e et 6e étages. Le reste du bâtiment était caché sous des bâches percées de trous et, cet hiver-là, il y eut -10° !❞

CURIOSITÉ CROISSANTE DU GRAND PUBLIC

La croissance du trafic autant que l'apparition des nouveaux avions suscitent, à l'époque, intérêt et curiosité de la part du grand public. L'Aéroport de Paris va donc se doter d'un service de visites guidées, destiné à faciliter tout autant l'approche des appareils que de promouvoir les installations existantes et très bientôt les installations futures.

Michel SAURET relate ses débuts de guide :
❝Il fallait que je gagne ma vie. Je parlais anglais et allemand. Arrivant à Paris, un ami me conseille Air France : «Trop tard ! Il faudra attendre septembre (on était en avril) ; mais je crois qu'ADP doit embaucher». Je me rends boulevard Raspail. «Vous venez pour l'annonce ?» me demande-t-on. Je n'étais pas au courant, mais je dis oui à tout hasard ! Cinq jours plus tard, j'étais convoqué à Orly, à 8h30.

Je ne connaissais rien. On m'a mis dans les bras un gros dossier : histoire de la plate-forme, description des installations, des hangars, de la tour de contrôle, missions d'ADP... et ma première visite à 14 h 30, le jour même : un groupe de 12 écoliers conduits par leur instituteur.

On recevait les visiteurs, dans un bâtiment en bois de l'armée américaine ; on leur présentait le plan de masse, les extensions futures, les accès depuis Paris, l'avenir d'Orly et un film technique sur l'approche et le guidage des avions. Juste avant, un collègue (Le Breton) m'avait fait faire un tour d'aéroport en jeep, montré les hangars Air France en porte à faux (innovation française), le bâtiment des pompiers... et la tour de contrôle. Là un aiguilleur du ciel, M. Gilibert, futur pilote à Air Inter, se substitua gentiment à moi pour expliquer le déroulement de l'approche et de l'atterrissage des avions aux instruments (ILS). C'est ainsi que j'ai appris mon métier "sur le tas".

A l'issue de la visite, l'instituteur m'a glissé un billet dans la main pour me remercier ; j'étais un peu vexé et je voulais refuser, mais j'avais faim et pas un sou pour aller à la cantine. Alors, j'ai accepté et je me suis offert le plus beau "gueuleton" de ma vie : un sandwich avec un verre de vin rouge !
Voilà ma première journée.

Des détails me reviennent en mémoire : je me souviens, par exemple, qu'au hangar d'AF, il y avait un DC4, qui avait été offert par le président Truman au général de Gaulle. Chaque fois que je le présentais aux visiteurs, il y avait des applaudissements.

Je me rappelle aussi que le car des visites guidées n'avait pas de toit à l'origine : on n'avait pas prévu qu'à Orly, parfois, il peut pleuvoir, et violemment ; les visiteurs s'en sont aperçus à leurs dépens : à la première ondée les techniciens ont dû fabriquer une bâche : moins de charme, mais plus de confort !❞

Françoise MIRANDE évoque elle aussi ses débuts dans cette même activité :

❝C'est René L'Helguen, ancien résistant et maire d'Athis-Mons, qui m'a introduite à ADP en 1960 ; j'ai pris le poste saisonnier que l'on me proposait, celui d'hôtesse des visites guidées à Orly, activité sous la responsabilité de M. Le Breton.

Le dimanche, nous faisions visiter une Caravelle en bois ; j'étais toujours volontaire, cela m'arrangeait, car c'était payé double salaire. Cela n'a duré que trois mois. Nous occupions des baraques en bois. Il n'y avait pas de restaurant du personnel à l'époque ; mais il y avait un petit café en face, qui nous accueillait à l'heure du déjeuner.

L'ambiance était très sympathique.❞

Apparition de nouvelles activités et nouvelle organisation

L'ASSISTANCE EN ESCALE

En 1952, devant les perspectives d'engorgement du Bourget, Air France part pour Orly, les compagnies qu'elle assistait se trouvant prises au dépourvu.

C'est alors qu'apparaît l'opportunité de créer une nouvelle activité au sein de l'Aéroport de Paris : puisque la Compagnie nationale quitte Le Bourget, l'Etablissement va proposer, aux compagnies restant sur place, un service d'assistance en escale. L'Etablissement y voit l'occasion d'affirmer son autorité dans le domaine de l'exploitation et de se poser en tant que prestataire de services techniques et commerciaux.

Louis LESIEUX charge Anatole ROJINSKY d'étudier cette possibilité. C'est à la fin de l'année 1953 qu'est créé au Bourget, et sous son autorité, le premier service d'assistance en escale avec un effectif modeste de huit agents.

Anatole ROJINSKY (assis, à gauche)

Bien qu'ayant été embauché au service domanial (basé au rond-point des Champs-Elysées), Jacques BAUDRY fut de ceux-ci. Il raconte :

❝Sept personnes furent recrutées à l'extérieur lors de cette création : Il y avait Jeannine Beck (future Jeannine Simantirakis), MM Mery (qui venait de Biscarrosse où il était instructeur), Maurette, Scrive, Briandet, Geneste et Soleyan, ces deux derniers détachés de la navigation aérienne.[30]

A l'époque, les avions arrivaient le soir pour repartir le lendemain matin ; c'est la compagnie yougoslave JAT qui allait être la première cliente d'une assistance sur les aires, effectuée avec du matériel racheté à Air France et repeint aux couleurs de l'Aéroport de Paris ; la SAMOR (future SAPSER) assurait la manutention et le portage des bagages.

Le premier avion assisté sera un vol Belgrade - Paris et retour, assuré par un DC3 qui, le 10 décembre 1953, embarquera 22 passagers.

DC3 d'Iberia au départ.

La JAT sera bientôt imitée par les compagnies BEA, IBERIA, LOT, SAS et SWISSAIR, ainsi que par des charters anglais.

Outre ma fonction d'assistance à l'enregistrement, j'effectuais également la facturation. Les prestations techniques (carburants, calage, groupes électrogènes, nettoyage,...) étaient assurées par la SECA dont je contrôlais tous les mois l'activité avant vérification par les compagnies.❞

Huit mois plus tard, mais cette fois sur l'aéroport d'Orly, le transfert de la compagnie Air France de l'aérogare Nord vers l'aérogare Sud la conduit à cesser ses activités d'assistance en escale sur la première.

30. En fait, du service des ports aériens (N.D.A).

AIR INDIA, AIR CANADA ALITALIA et TAE, ex clients d'Air France se tournent alors naturellement vers l'Aéroport de Paris pour assurer cette prestation.

Cette activité sera intégrée dans le service Exploitation Aérogare dirigé par Roger MAUREL où il sera assisté par Claude BENTZ et Jean-Claude RIBAUT.

❝C'est au cours de cette même période que naît la "voix d'Orly" explique Jacques BAUDRY, avec l'arrivée aux Infos des deux premières hôtesses, M[lles] Baud et Van Wormoudt.❞

Pour la petite histoire, il faut préciser que la toute première voix de l'Aéroport de Paris fut, à Orly, dans l'aérogare Nord, celle d'une jeune actrice de cinéma muet du nom d'Olinda MANO.

Embauchée sous le nom d'Olinda GIRARD, cette jeune femme, née en 1911, avait commencé une carrière cinématographique à l'âge de cinq ans dans le "JUDEX" de Louis FEUILLADE, réalisateur avec lequel elle tournera plusieurs films.

Course aux trésors : une vedette du cinéma muet

La petite Olinda Mano, que l'on voit sur ces deux cartes postales, fut une vedette du cinéma muet. Plus tard, Olinda Girard (ex-Mano) a eu un fils, Pierre, qui a confié à cette rubrique deux précieux documents. Apprécié des lecteurs du *Monde des philatélistes* » pour ses interventions pertinentes, Pierre Girard a participé, en début d'année, à l'exposition du Musée de la poste consacrée au centenaire du cinéma, où sa contribution thématique a constitué un véritable événement philatélique. Ces deux cartes postales, extraites d'un album familial, s'inscrivent dans la même démarche, mais leur caractère personnel les rend particulièrement attachantes. Elles évoquent les tout débuts du cinématographe, auxquels fut associée Olinda Mano.
Née le 21 octobre 1911 à Paris, la petite fille commença à tourner en 1916 dans *Judex*, ciné-roman de Louis Feuillade produit par Gaumont. On la vit, les années suivantes, sous la direction du même metteur en scène dans *Herr Doktor, Déserteuse, Le Bandeau sur les yeux, Vendémiaire*. Après une parenthèse « Pathé» au cours de laquelle Olinda Mano tourne, en 1918, dans *La Maison d'Argile*, de Gaston Revel, *La Course au Flambeau*, de Charles Burguet, et *Travail*, de Henri Pouctal, la jeune vedette retrouve Gaumont et Louis Feuillade pour *Barrabas*, *Les Deux Gamines* et *L'Orpheline*, réalisés entre 1919 et 1921. Devenue hôtesse à l'aéroport d'Orly, M[me] Girard avait assisté, en 1950, aux répétition d'un « remake » (parlant) des *Deux Orphelines* tourné par Henri de Canonge. Son rôle était alors repris par une petite Marie-France. Olinda Girard est décédée en 1962.

Article de presse concernant Olinda Mano

LE SERVICE MÉDICAL

Un centre de médecine aéronautique, unique au monde, existe déjà au Bourget (installé au bâtiment Paul Bert) depuis 1921, à l'initiative du Docteur Paul GARSAUX, spécialiste du mal des altitudes, qui y expérimente le caisson pneumatique et l'inhalateur à oxygène. Les pilotes français et étrangers y viennent pour subir leurs tests d'aptitude.

En 1951, le Docteur GARSAUX est nommé par Louis COUHE médecin chef du service médical d'Aéroport de Paris. Il ouvrira un premier centre médical à Orly, dans un petit pavillon aménagé à proximité de l'aérogare Nord, le 4 mars 1957 et y développe diverses formes d'activités : la médecine du travail, la médecine de soins aux personnels, le service de petits soins d'urgence et de secours médicaux ; ces derniers en étroite liaison avec le Contrôle Sanitaire aux Frontières du Ministère de la Santé, présent sur les lieux.

Sur l'initiative du docteur BERGOT qui succède au docteur GARSAUX en 1964, le centre médical devient "Dispensaire" au terme d'une convention signée en 1973 entre ADP et l'Assurance Maladie avec pour conséquence l'obligation d'y recruter des médecins thésés en capacité de prescrire lors des consultations.

Docteur GARSAUX

• LES RELATIONS EXTÉRIEURES

Georges GUILLEMIN

Résistant à 21 ans alors qu'il n'était encore qu'étudiant, Georges GUILLEMIN va être arrêté et déporté successivement à Auschwitz, Buchenwald, Flossenbürg et Dachau dont il portera désormais, sur son bras, les quatre numéros d'immatriculation. Il ne devra sa survie qu'à la protection du futur ministre Edmond MICHELET, déporté comme lui.

A son retour, engagé par Louis COUHÉ comme chargé de presse, toute sa carrière sera consacrée à la communication : presse, relations publiques et relations internes, comme chef de service, puis département des relations extérieures.

Membre, puis Président de l'AFREP (Association française de Relations publiques), il enseignera de nombreuses années à l'Ecole française des attachés de Presse, le savoir de la communication.
Il devient directeur du personnel en 1980.

Parallèlement aux actions tournées vers le public, l'Aéroport de Paris développe peu à peu, et à l'initiative de Georges GUILLEMIN un service de relations extérieures[31] comportant relations avec la presse, organisation de manifestations nationales ou internationales, accueils et accompagnements des personnalités officielles.

Autour de Georges GUILLEMIN, l'équipe d'origine de la Communication : Monique DELIGNY, M. BOUTONNAT, Josette RAVAZZOLI, Pierre GIRET, Jacques BERTHAUD, M. JOGNOT, Marie-Sylvette COUPRY, Jean VIGNOLLES.

A partir de 1957, Orly devient le lieu d'accueil de tous les hôtes de la France, remplaçant en cela la gare ferroviaire de l'Avenue Foch. Sa Majesté la Reine Elizabeth II d'Angleterre et le Prince Philip sont ainsi les premiers à y être accueillis par le Président René COTY. L'aérogare en bois ayant été transformée en Salon d'Honneur.

LA PRESSE INTERNE

Dans le même temps, Georges GUILLEMIN va créer le service Editions dont le journal d'entreprise Propos en l'air verra le jour en 1956. Claude BENTZ en est le rédacteur en chef tandis que Marie-Thérèse CANDELLIER l'animera pendant plus de vingt ans.

31. Voir aussi chapitre "A la rencontre de quelques activités."

Monique DELIGNY rappelle l'origine du nom : ❝Un grand concours avait été organisé pour en trouver le titre, avec des prix intéressants allant de 10 000 à 1 000 Francs. Les résultats ont été présentés en première page du premier numéro : neuf propositions avaient été primées, toutes amusantes ; parmi les concurrents, notamment, Hervé Le Bigot, 6e prix ex-aequo, avec "L'AP chez soi". Les deux premiers prix ont été attribués à un dessinateur, M. Le DROGUEUX, pour "Propos en l'air" et "Lignes d'approche".❞

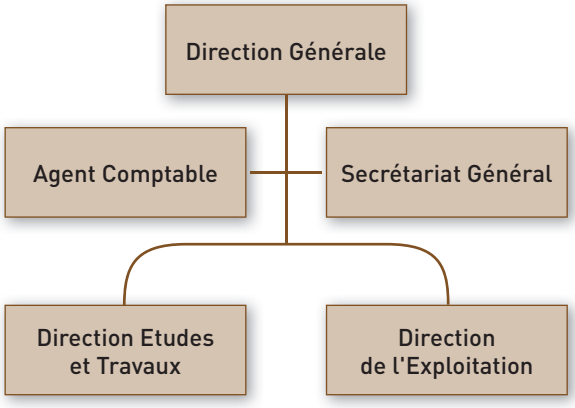
L'humour voulu de toutes les propositions montre que le personnel à cette époque, voulait en fait un lien convivial autant qu'une source d'information. Le contenu devait donc être à la fois sérieux et distrayant selon les propres termes du Président COUHÉ, dans le premier éditorial : ❝Le bulletin de l'Aéroport de Paris – notre bulletin – paraît... ni trop sérieux, ni trop badin, il vous informera, vous distraira, vous fera mieux connaître les uns les autres, sans distinction de spécialité ni de hiérarchie. Il sera le trait d'union qui manquait...❞

Ce journal va être le témoin fidèle de l'évolution de la Maison, rendant compte de ses préoccupations depuis les grandes orientations jusqu'aux actions engagées pour le confort et la sécurité des voyageurs, la protection du personnel (y compris celle des laveurs de carreaux qui parfois négligeaient de s'attacher...), la sécurité routière sur les plates-formes, la santé, l'environnement et la lutte contre le bruit ; il comporte des pages culturelles et sportives, et des informations concernant les uns et les autres (arrivée, départ, naissance, deuil, promotion, décoration...).

ADP à la Une lui succède en mai 1984 puis Le journal d'ADP en janvier 1994

Et une nouvelle organisation

En 1952, a lieu une première réorganisation.
Elle concerne en premier lieu les services d'Etat-Major et, en vue de la construction d'Orly, la mise en place d'une structure par arrondissements au sein de la direction des études et travaux dont Pierre-Donatien COT est devenu le directeur.



Organigramme général de 1952

L'agence comptable est sous les ordres de Monsieur CARPENTIER, puis d'Henri CHAILLAT.

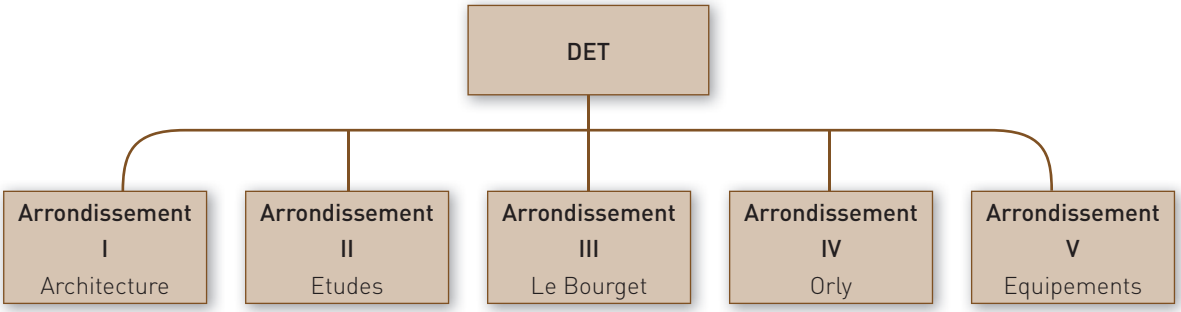
Un secrétariat général s'est substitué à DA et DCF, pour être confié à Jean BARILLOT.

Lui sont rattachés :
- un service Documentation et Relations Extérieures confié à Georges GUILLEMIN,
- un service Domanial dirigé par Guy BENHAZERA,
- un service Commercial dirigé par Lucien TITEUX,
- un service Statistique dirigé par Alain BINET,
- un service du Personnel dirigé par Georges ESCHENLAUER,

La direction de l'exploitation Aérienne (DEA) est devenue direction de l'exploitation (DX) avec pour directeur Raymond DESBORDES puis Lucien BEURDELEY.

La direction des études et travaux (DET) comprend désormais cinq arrondissements[32] avec pour directeur Pierre-Donatien COT :

Organigramme DET de 1952



Pierre-Donatien COT

Pierre-Donatien COT rejoint l'Aéroport de Paris en janvier 1951. Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, il a été successivement chef d'exploitation du port de Boulogne-sur-Mer, puis responsable des travaux préparatoires à la construction du pont de Tancarville et enfin de la reconstruction du port du Havre.

C'est lui qui, à partir de 1954, va négocier, avec les organisations syndicales, le contenu du statut du personnel avant de succéder à Louis LESIEUX, en 1955, comme directeur général.

Il quittera l'Etablissement en 1967 pour devenir directeur général d'Air France.

- Henri VICARIOT y dirige l'arrondissement I, en charge de l'architecture.
- Edouard BECKER, les études, à l' arrondissement II.
- Au Bourget, Joseph ARTIGUE l'arrondissement III.
- L'arrondissement IV s'occupe de l'exploitation d'Orly sous la direction de Jean Pierre FONTAINE, bientôt remplacé par François DIDIER.
- L'arrondissement V avec André BUSSON, a en charge les équipements techniques.

32. Les arrondissements prendront le nom de départements en 1957.

QUELQUES SOUVENIRS COMMUNS DU MOMENT :

Parmi les quelques souvenirs qui suivent, certains illustrent bien comment, sans se prendre trop au sérieux, on travaillait avec un certain enthousiasme, même si les conditions de travail et de vie étaient encore rustiques et heureusement provisoires... D'autres montrent que l'aviation commerciale n'avait pas encore atteint le niveau de sécurité qu'on lui connaît aujourd'hui !

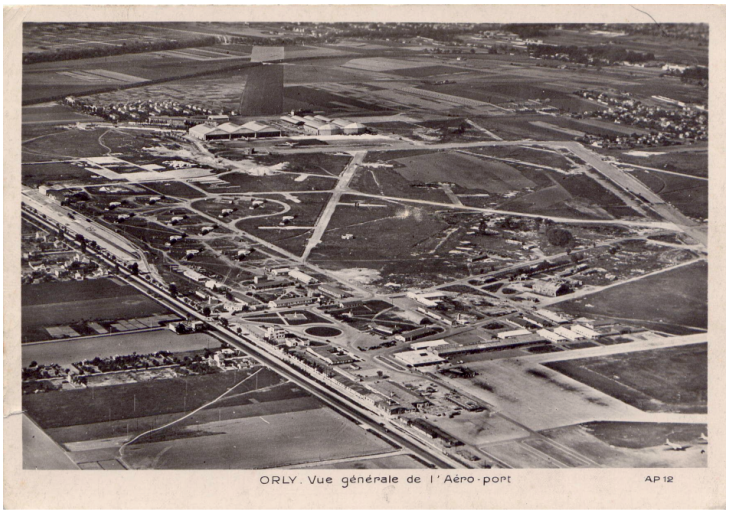
Le témoignage de Maurice CORCELLE permet de bien comprendre ce qu'étaient, à l'origine les modalités d'exercice du travail dans son métier (comptable d'origine !). Il raconte : ❝Durant mes premières années, il m'arrivait aussi bien de faire un jour du travail de dessin que d'aider, le lendemain, à effectuer des métrés, alors que, un autre jour, on me demandait de convoyer des matériaux ...C'était au jour le jour, mais il fallait que le travail se fasse.❞

Encore fallait-il être sur le terrain ! ❝Arriver à Orly était un problème, raconte Jacques BOISBOURDIN, contrôleur d'exploitation, ancien du bureau de dessin (novembre 1946). De Livry-Gargan, le train, puis le métro, puis un véhicule bâché jusqu'à l'aéroport... Un de nos collègues, M. Talibart, vint tous les jours en vélo, de Paray-Vieille-Poste au Bourget, et ce jusqu'à sa retraite. Le moins drôle c'était le pointage : il fallait passer dans le bureau de M. Chênevert...❞

De cette époque, faut-il le rappeler, datent aussi les surnoms[33] donnés aux hommes comme aux bâtiments ?

M. Albert JACQUOT, un temps Directeur du Trafic Aérien, fut surnommé le "Général", car il portait un uniforme et des étoiles du fait de son grade de commandant de réseau aérien.
Et il y avait aussi "Buchenwald", surnom qui rappelait de bien mauvais souvenirs, mais qui était attribué à la cantine d'Orly... pour la très piètre qualité de ce qui était servi :

❝Buchenwald ? Ah oui, se rappelle encore Paul BLOND, un pompier, ce n'était pas loin : on y allait à pied à cette cantine, avec une remorque. C'était la camionnette de chez nous qui ravitaillait les hôtesses d'accueil, la tour de contrôle et tous ceux qui n'avaient pas de véhicules.❞



Voilà donc l'ambiance du début des années 50. Au terme d'une des décennies les plus dramatiques de l'histoire mondiale, la vie reprend le dessus. L'implication des femmes et des hommes qui œuvrent à cette première phase du développement résulte sans aucun doute, comme le montrent les témoignages précédents, d'un besoin, sans doute fortement ressenti par chacun, de contribuer à la reconstruction.

C'est pour ces raisons et avec la volonté politique de créer les conditions du développement en s'appuyant sur la cohésion des acteurs "pionniers" que le projet de mise en place d'un statut du personnel va voir le jour.

33. Propos en l'Air N° 110 d'Octobre 1975