



5

De 1961 à 1967
Une période de transition

Pourquoi cette période constitue-t-elle une période de référence ?

Celle qui vient de s'écouler entre 1946 et 1961, donc jusqu'à la mise en service de la nouvelle aérogare d'Orly, se caractérisait par une stabilité des modes d'organisation et de fonctionnement.

Il a ainsi été possible de mettre en place des installations raisonnablement dimensionnées pour accueillir le trafic jusqu'à la fin des années soixante à Orly, sachant qu'au Bourget les marges de manœuvre étaient modestes.

Les choses allaient se compliquer avec les projections de l'évolution du trafic sur le long terme.

Pour préparer les dix années à venir de 1965 à 1975, il fallait prendre en considération un facteur nouveau : l'effet de masse.

Pour en tenir compte, le volume des moyens financiers à mobiliser pour développer les installations au plus près des besoins, va franchir un seuil critique passant, entre 1966 et 1970, de 126 à 350 MF et augmenter considérablement dans les cinq années suivantes pour atteindre 1,932 milliard avec la construction de la première tranche de l'aéroport de "Paris-Nord".

Ce constat impose une exigence de planification des programmes d'investissement afin d'assurer leur rentabilité tout en gardant un niveau de qualité de service suffisant.

Dit autrement : jusqu'où et jusqu'à quand pouvait-on se permettre de saturer les installations existantes (pointe de la 40^e heure⁵⁷) avant de mettre en service une capacité supplémentaire qui, pour un temps, serait momentanément une "surcapacité" ?

Sur un plan différent, mais complémentaire, quelle politique des ressources humaines fallait-il promouvoir pour mobiliser les effectifs et les compétences nécessaires au développement, sachant que les frais de personnel représentaient environ 30 % des charges d'exploitation ?

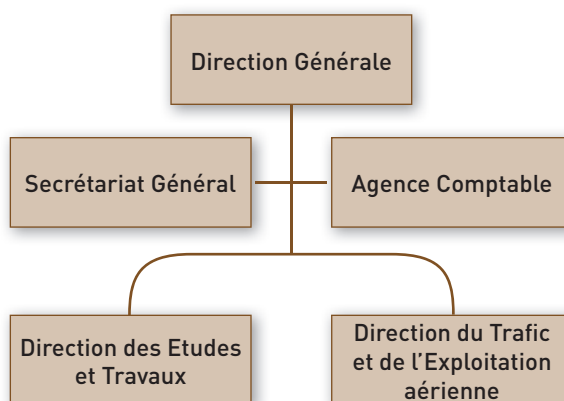
Les résultats économiques devaient cependant progresser pour garantir l'autofinancement et contenir la dette.

Comment maîtriser ces problématiques ? Telle est la question qui allait progressivement conduire les dirigeants à s'interroger sur l'organisation des grandes fonctions de l'Etablissement et sur les méthodes de travail.

L'état des lieux

L'ORGANIGRAMME EN 1961

Assises sur l'organisation originelle de l'Etablissement, les grandes fonctions sont néanmoins adaptées au fur et à mesure des différentes étapes du développement et notamment au moment de la réalisation et de la mise en service de l'aérogare d'Orly.



Organigramme de 1961

La Direction des Etudes et Travaux (DET) dirigée par Jacques VASSEUR qui a remplacé Pierre-Donatien COT devenu Directeur Général, est organisée en cinq départements dirigés :

Le département I (Etudes Architecture)

par Henri VICARIOT

Le département II (Etudes Infrastructure)

par Edouard BECKER

Le département III (Bâtiments)

par Jacques BACHELEZ

Le département IV (Exploitation)

par François DIDIER

Le Département V (Travaux)

par Jacques BLOCK

57. En-deçà de cette limite dite de la 40^e heure, les trafics constatés sont d'une intensité considérée comme acceptable. Au-delà, une régulation devra être opérée pour éviter la saturation en dispersant autant que faire se peut le trafic autour de la pointe horaire.

La Direction du Trafic et de l'Exploitation aérienne (DTEA) avec pour Directeur Alexandre FLORISOONE, regroupe le département VI (Circulation Aérienne) dirigé par René AUCOUTURIER, ainsi que le Service d'Assistance Commerciale dirigé par Anatole ROJINSKY.⁵⁸

Les méthodes de travail

Dans les années cinquante, c'était sur le "réseau de proximité" établi entre personnes qui se connaissaient, qu'avait reposé le fonctionnement de l'entreprise, plus que sur le formalisme des règles ou d'un organigramme.

C'était un privilège des structures à "taille humaine" que de pouvoir pratiquer de la sorte et sans doute, les modes de fonctionnement de la période précédente avaient-ils trouvé là un prolongement naturel.

Les dirigeants issus des grands corps techniques étaient en contact direct avec les chefs de service, souvent issus du corps des ingénieurs TPE ou de la Navigation aérienne. Ces derniers participaient à la prise de décision pour les affaires qui concernaient

leur domaine de responsabilité et étaient informés de la marche générale des affaires.

Du coup, ce lien de proximité conférait aux chefs de service une position que les personnels ou leurs représentants percevaient comme celui de l'interlocuteur crédible et en mesure de traiter bon nombre de questions concernant les conditions de travail.

Jean Baptiste PETTINOTTI se souvient: "Ce fut une époque où le Directeur Général, Monsieur LESIEUX, venait souvent se pencher sur nos planches à dessin. Je le revois encore, au milieu de nous, en manche de chemise, avec un crayon, traçant sur une grande carte de la région parisienne, des trajectoires d'approche de la future piste 3, en écoutant les remarques d'un ingénieur de la Navigation Aérienne, Monsieur Van Vormhoudt qui intégrera ADP par la suite".

On a également observé que, pendant la période allant de 1956 à 1966, ce système de réseau est resté stable parce qu'animé par des responsables et des collaborateurs qui partageaient un consensus solide sur un objectif commun.

QUELQUES TÉMOIGNAGES D'ALORS...

Henri NOLORGUES, entré en 1960 comme mécanicien au service Transport se souvient :

"On blaguait volontiers et la culture partagée était celle d'une amicale solidarité. Les liens étaient ceux d'une proximité dans l'activité quotidienne. On se connaissait. On était jeune. Les contacts étaient directs. C'était efficace."

"Et cette façon d'être ensemble était aussi le résultat d'une organisation de la vie sur la plate-forme. Car certains jeunes salariés étaient logés sur place, résidant dans les "tonneaux de l'ENAC" dans la zone nord de l'aéroport. Ces anciens bâtiments étaient en effet aménagés en petits logements spartiates, mais bien appréciés par ceux qui n'avaient pas d'autre solution pour démarrer dans la vie.

Les relations hiérarchiques étaient aisées du fait de la proximité entre les responsables des services et les personnels et entre les différents services, même s'ils étaient de directions différentes. Là aussi les échanges étaient directs, l'organisation à taille humaine. Tout ça tissait des solidarités silencieuses qui se manifestaient en cas de coups durs."

Les témoignages d'Olivier ROBIN et de certains de ses collègues des ateliers d'Orly illustrent, par ailleurs, la grande diversité des métiers notamment dans le domaine de l'entretien.

Olivier ROBIN arrive à Orly en 1944 en tant que chef d'équipe dans les "bureaux de la main-d'œuvre civile pour les forces alliées". Il intègre le SSETAP lors de sa création. Il est recruté comme adjoint de Monsieur TAFFIN dans les ateliers dirigés par Monsieur Yves DESCHAMPS. En 1951, il devient chef des ateliers, ce qui le conduit à connaître les métiers "artisansaux".

"Ce qui me plaît particulièrement c'est le champ varié de mes occupations parce que je suis souvent sur le terrain, et la vie au grand air" aimait-il à dire.

Auprès de lui, des ouvriers de tous corps d'état : Maurice PEREZ est "compagnon plombier", Raymond DESPRES, peintre en bâtiment, Pierre BOUIN, égoutier, Corentin LE NAOUR, doyen des maçons, etc.

58. On note qu'Orly et le Bourget ont encore, à cette époque, des "commandants d'aérodromes", Henri ALLARD pour le premier, Lucien BOCQUET pour le second.

André ARGELIES : “A ce moment-là les équipes de menuisiers fabriquaient les meubles pour les besoins des services de ce qui deviendra l'Etablissement ADP en 47. Tout se faisait à la main : bureaux, tables, placards et agencements divers. Les effectifs de l'équipe étaient importants : environ 23 menuisiers et charpentiers.”

De son côté, Claude CHIAROTTO se présente comme : “compagnon menuisier”. Il appartient à une famille “aéroport”... sa mère, son oncle, sa tante travaillent dans la Maison.



“... on fait tous les travaux de menuiserie : traçage, épures, découpage, montage, c'est au contact de la machine que je suis devenu ouvrier qualifié.”

Il est le “toupilleur” de l'atelier. “...le maniement des instruments est particulièrement dangereux surtout lorsque les ordres de travaux étaient accompagnés de la mention urgente.”

Mario MAZZUCCO, arrivé à Orly en 1945 : “je suis chef d'équipe serrurier, bien que formé sur le tas” dit-il fièrement. Et d'évoquer quelques travaux d'acrobatie sur les portes mécaniques de 28 tonnes des hangars.

Marie-Thérèse CANDELLIER, journaliste et secrétaire de rédaction du journal d'entreprise soulignera combien les interviewés sont fiers de leurs métiers et comme ils en parleraient tous longuement si on les laissait faire.



Les interviews d'Olivier ROBIN et de ses collègues ont été réalisées en 1959.⁵⁹ D'autres ont été effectués au fil du temps, notamment à l'occasion des vingt-cinq ans d'ADP.

On peut, à cette occasion en citer quelques autres dans d'autres secteurs, pour illustrer ces métiers si divers :

Mauricette DHERISSARD, surveillante téléphoniste (embauchée en 1948) : “tout était à organiser, le matériel était ancien (système du modèle 1906)

et il fallait recruter et former du personnel... il fallait tout apprendre de ce métier... tous les types de communications (en urgence, en éclair, en priorité-aviation si un avion est en difficulté), toutes les catégories d'appels : PCV, avis d'appels, préavis. Les standardistes n'étaient pas spécialisées et travaillaient sans casque, au combiné, ce qui laissait une seule main pour l'enregistrement sur carte qu'il fallait introduire dans les jacks pour prendre l'appel en charge. Parce que le premier accueil classe un Etablissement, j'insistais beaucoup sur l'amabilité (l'opératrice n'a que sa voix pour se défendre, pour se distinguer).

59. Par les journalistes de Propos en l'Air

La seconde qualité, c'était la dextérité, la rapidité. En cas d'accident, c'est la course contre la montre... le rôle de l'opératrice est très important et peut même être déterminant.”

Alice LEPENDU (1946) : “La comptabilité s'est faite manuellement pendant des années. C'est en 1949 que j'ai travaillé avec une machine de mécanographie.”

Une secrétaire, **Eliane JAMET (embauchée en 1946)** : “Installée comme toute la DET dans une “baraque à souris” de la porte de la Marine, j'étais secrétaire chez M. BECKER... au 1^{er} arrondissement. Mon rôle était sensiblement le même que celui d'une secrétaire de Département, les arrondissements de l'époque tenant à la fois de la direction et du département actuels.”

Un radio électricien, **Bernard NEVEU (embauché en 1946)** : “J'étais affecté au service téléphonique qui venait d'être créé... Les standards des ports aériens et des Ponts et Chaussées ainsi que les postes (à manivelle !) étaient du type 1910, aussi bien à la tour de contrôle [à l'époque en zone est], qu'au JATC [abréviation américaine du CCR]...”

Pierre GROSSELIN, (embauché en 1944) : “J'étais au centre de radiogoniométrie localisé dans une remorque mobile, installée au lieu-dit “La Rosière”... Sans cesse atterrissaient entre autres des Junkers 52 rapatriant des déportés et prisonniers d'Allemagne pour lesquels on avait ouvert un centre d'accueil militaire. Une particularité de cette époque, nous étions en communication radiotélégraphique directe avec les aéronefs pour leur guidage.”

Ouvrier hautement qualifié au laboratoire de DET, **Vincent PHILIPPE (embauché en 1946)** : “Les matériaux arrivaient par un petit train à gasoil, traînant dix wagons de ciment et de sable destinés aux entreprises... A l'époque on faisait encore les pistes à la main !”

Au bureau de piste, **André GENTIS (embauché en 1946)** : “Outre les récapitulatifs de fret, les messages à établir pour la DNA et les informations météo, nous devions contrôler les listes de passagers et tous les plans de vols ce qui nous amenait à travailler côte à côte avec les anglais qui tenaient à contrôler tous leurs appareils... Il n'y avait pas de télétype et la transmission des plans de vols se faisait par téléphone.”

Pour l'accueil des passagers, **Nicole BAUD** explique : “En avril 1953, il n'y avait que le service info et nous étions sept hôtesses dans la petite aérogare d'Orly-Nord... Les débuts de l'escale [NdA : l'année suivante] nous lançaient donc dans une aventure. Après une formation très rapide, nous avons dû faire face à des problèmes auxquels nous n'avions jamais été confrontés... il ne fallait pas être avares de nos heures de présence car l'effectif étant réduit (autour d'une vingtaine) et la régularité des avions étant moins précise qu'aujourd'hui, nous devions rester tard le soir ou passer des nuits entières. Il m'est arrivé d'assurer une journée - une nuit - une journée - consécutivement... Nous le faisions dans l'enthousiasme. Ce service d'escale venait d'être créé et on avait à cœur que ça marche.”

Nicole BRIANDET raconte ses propres souvenirs : “C'était un avion de la Lufthansa qui était en panne. J'avais déjà passé toute la nuit au transit, aidée des agents du trafic à faire cuire des œufs sur le plat pour les passagers. Le lendemain matin, le chef d'escale nous informe que l'avion ne pouvait partir et comme j'étais encore là, il me demande si je veux bien emmener les passagers à Paris pour les occuper. Nous avons loué un car et j'ai promené toute la journée mes soixante passagers, les deux hôtesses de bord et les deux stewards... C'est seulement le soir qu'ils ont pu repartir... C'était vraiment l'assistance complète...”

[...] Sur les avions de la Jersey Airlines, de tout petits “Héron” qui ne devaient pas transporter plus de douze personnes, nous devions peser soigneusement chaque passager au départ...

[...] Au début notre uniforme rouge n'était pas très élégant, il fut remplacé par un autre, rouge également, mais d'un autre ton, avec un petit calot assez gentil, mais nous n'avions pas de robe d'été.”

UNE ÉVOLUTION NÉCESSAIRE

Croissance et division du travail

Le développement du trafic a, peu à peu, imposé une autre rationalité de la production et de la gestion. Rançon d'une croissance très soutenue, la division du travail va devoir être reconsidérée : on passe progressivement du modèle originel de la polyvalence à celui de la spécialisation.

Cependant, ce mouvement n'affecte pas sensiblement les fonctions qui portent les projets, car celles-ci sont

regroupées dans des unités où les procédures restent moins formalisées, les modes de production plus flexibles et la réactivité plus grande.

Impact sur les qualifications et les métiers

Des filières se sont organisées dans les métiers dessinant des perspectives de carrières pour les personnels passant d'un niveau à un autre ou d'une activité vers une autre, souvent dans le même métier.

Les qualifications évoluent logiquement avec l'organisation du travail : d'abord décrites avec des contenus génériques (statut de 1955), elles se distinguent ensuite plus nettement les unes des autres.

Le statut du personnel et son système de classification constituent le registre où vont être consignées ces évolutions. Au gré de ces modifications, il deviendra un enjeu "ambigu" des rapports sociaux à venir car, tout à la fois, symbole emblématique et collectif de l'unité de l'établissement, et support le plus descriptif de la diversité de ses métiers.

Pour beaucoup de ceux-ci la spécificité est liée aux activités proprement aéroportuaires, aux technologies et aussi aux techniques.

Cette légitime reconnaissance va cependant emporter le risque de faire vivre les métiers les uns à côté des autres dans une forme d'organisation cloisonnée, au lieu de les faire vivre de façon coordonnée. Plus tard, c'est un facteur externe qui modifiera en profondeur certains d'entre eux : le recours à la sous-traitance.

LA GRANDE VARIÉTÉ DES MÉTIERS

Pour comprendre cette diversité, il faut comparer une plate-forme aéroportuaire à une ville : Orly, à cette époque, représente un bassin d'emploi déjà important où sont implantées des entreprises de service ou de production, les unes et les autres liées à l'activité aéronautique du site. Au milieu de cette ville, il y a une enclave internationale et sa frontière ; elle est de dimensions modestes, mais déjà des millions de voyageurs la traversent au départ et à l'arrivée.

Les métiers spécifiques du domaine aéroportuaire

- Gestion des ressources en gare (banques d'enregistrement, tapis de livraison bagages, salles d'embarquement...),

- Sécurité dans un ERP (Etablissement Recevant du Public),
- Accueil et information des publics,
- Coordination technique pour la surveillance et la conduite des installations techniques en gare,
- Entretien des aires de trafic et des servitudes aéronautiques,
- Assistance en escale des compagnies aériennes : passagers, équipages fret et avions,
- Sécurité Incendie et Sauvetage,
- Médecine urgence,

...autant de métiers, dont la liste n'est pas exhaustive, qui concourent à la fonction "d'ensembliser" d'ADP, le terme désignant celui qui fait "agir ensemble", dans le sens de l'intérêt commun, les métiers d'un établissement, et ceux de ses partenaires et clients.⁶⁰

Les métiers non spécifiques :

- Architectes et ingénieurs
- Dessinateurs, projeteurs, tireurs de plans, archivistes
- Métiers de gros œuvres (bâtiments et ouvrages publics) : manœuvres, maçons, conducteurs d'engins (ouvriers spécialisés et qualifiés), portes-mires, géomètres, contrôleurs de travaux
- Second œuvre et décoration : menuisiers, serruriers, plombiers, peintres, forgerons, etc.
- Entretien des zones vertes (jardinage et horticulture)
- Entretien des réseaux d'eaux : fontainiers, égoutiers
- Techniciens électriciens, électromécaniciens, électroniciens, téléphonistes
- Chauffagistes, thermiciens
- Chauffeurs (y compris de transport en commun)
- Mécaniciens, carrossiers, tôliers-formeurs,
- Secrétaires, comptables, commis administratifs
- Conducteurs offset, graphistes
- Juristes, gestionnaires de domaine immobilier
- Financiers, économistes, statisticiens et prévisionnistes
- Médecins (de soins et du travail), infirmières, secrétaires médicales, assistantes sociales,
- Informaticiens (développeurs et programmeurs), mécanographes
- Statisticiens
- Logisticiens et magasiniers...

60. Service des Douanes de la Police de l'air et des frontières (PAF) avec la Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), compagnies aériennes, transitaires, etc.

ET LE STATUT PENDANT CE TEMPS-LÀ...

- **1955** : établissement de la grille des salaires, des primes et mise en place d'une classification sur la base de trois catégories professionnelles :
 - la catégorie 1 pour l'exécution et la maîtrise,
 - la catégorie 2 pour les cadres dits moyens,
 - la catégorie 3 pour les cadres dits supérieurs.

La direction dispose d'une latitude importante pour ce qui concerne la gestion du personnel : aucun organe paritaire n'existe pour donner son avis sur les politiques de l'emploi (recrutement et mobilité interne).

- **1959** : sur la base d'un rapport du Secrétaire général Jean BARILLOT, la direction décide de reconsidérer les points qui n'avaient pu être résolus lors de la négociation de 1955 et notamment la classification et la définition de différentes catégories d'emplois. Cette révision conduit à une nouvelle classification :
 - Catégorie I : Exécution,
 - Catégorie II (B et C) : Maîtrise et techniciens
 - Catégorie III : L'ensemble des cadres.

Par ailleurs, l'évolution des métiers nécessite des adaptations qui vont s'inscrire dans des qualifications nouvelles, notamment pour les activités d'exploitation en gare et en escale, pour celles de la comptabilité et de la mécanographie, dans les métiers techniques.

- **De 1959 à 1965**, quelques retouches sont apportées consistant à allonger les grilles de rémunération des trois catégories de la classification statutaire, et à supprimer dans la catégorie maîtrise les agents à salaire horaire.

On voit, dans ces ajustements successifs, s'inscrire deux composantes du système de gestion des ressources humaines :

- la première initie, par l'allongement des grilles, une logique d'attachement et de fidélisation des personnels à l'établissement public, c'est une des formes de la prime à l'ancienneté, il y en aura d'autres.
- la seconde constitue, avec la différenciation des

catégories professionnelles, un des premiers stades de la reconnaissance de la diversité des métiers, et de leur spécialisation.

NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS POUR UNE NOUVELLE CROISSANCE

Dès le milieu des années soixante, il était devenu évident que l'aérogare d'Orly et les infrastructures associées ne pourraient, à elles seules, suffire à la demande capacitive, alors que l'aéroport du Bourget arrivait à la limite de son développement.

Dans le même temps, les mouvements d'avions, le fret et les activités industrielles des compagnies basées (Air France, UTA, Air Inter⁶¹) avaient continué de croître et nécessitaient des installations nombreuses de plus en plus complexes.

C'est dans ce contexte que vont être conçues et réalisées à Orly une nouvelle piste et une nouvelle tour de contrôle et que l'arrivée des gros porteurs (B 747 et DC 10) imposera l'adaptation des installations existantes, voire leur extension et de nouveaux équipements permettant de faciliter les opérations de débarquement et d'embarquement des passagers.

D'immenses hangars capables d'abriter les services d'entretien et de réparation de ces géants des airs vont voir le jour, tandis que des extensions seront ajoutées à l'aérogare sous forme de jetées et de satellites dotés de passerelles télescopiques.

LA PISTE 4

D'une longueur de 3 650 m pour 45 m de large, elle est conçue à l'origine pour recevoir des appareils dont le poids peut atteindre 250 t avec des atterrisseurs munis de doubles diabolos alors que les quadriréacteurs de l'époque ne dépassent pas 140 t. Elle sera desservie par un réseau de voies de circulation pour avions d'une largeur de 22,50 m et d'une longueur totale de 8,5 km, l'ensemble représentant 440 000 m² de revêtement.

Sa construction débute à l'automne 1963 pour se terminer en novembre 1965.⁶²

61. UTA et Air Inter ont disparu respectivement en 1990 et 1993 absorbées par Air France

62. Sa mise en service permet, au cours de l'été 1966, l'exécution sur la piste 3 de réparations devenues nécessaires. Cette dernière datant de 1946 dans sa partie la plus ancienne avait été allongée et portée à 3 600 m en 1959-1960.

SON BALISAGE REPRÉSENTE :

- 120 km de câbles de télécommande
- 400 km de câbles d'énergie
- 50 km de fourreaux pour le passage des câbles
- 30 000 m² de tranchées
- 1 800 feux encastrés de balisage axial
- 550 feux divers encastrés
- 1 000 feux divers hors sol
- 1 800 relais de commande



La piste 4.
[A l'entrée de piste : le dispositif Turboclair, aujourd'hui disparu].

LA TOUR DE CONTRÔLE

La mise en service de la piste n° 4 entraînant le déplacement vers l'ouest du centre de gravité de la zone d'évolution des aéronefs, a rendu obsolète la tour de contrôle située en zone est.

Regroupant tous les services de la navigation aérienne, une nouvelle tour est construite entre Orly Sud et la future Orly Ouest. Cette implantation permet une visibilité à la fois sur l'approche finale des aires de manœuvres (pistes et taxiways) et des aires de stationnement.

D'une hauteur hors sol de 53 m, elle abrite des locaux d'exploitation (vigie, salle IFR d'approche, salle d'écoute), des locaux techniques (local radar de sur-

face, atelier de maintenance, atelier mécanique) et des locaux administratifs et de servitudes.

Conçue sur une ossature métallique, elle comporte onze niveaux ; les huit premiers constituent le "pied" de la tour à plan carré, tandis que les trois étages supérieurs sont de plan dodécagonal, le tout étant coiffé du radôme.



Chantier de construction de la tour

Henri PLANTELIGNE se souvient de sa mise en service :

“Je me souviens de son inauguration le 8 mars 1966 par Messieurs Edgard Pisani, Ministre de l'Équipement et des Transports et André Bettencourt, Secrétaire d'État aux Transports.

“Jeune minot” sortant de l'école et prenant un poste de premier contrôleur d'approche, j'allais côtoyer des personnes qui avaient fait la guerre, soit comme pilotes, soit comme navigateurs. L'un d'eux, ancien pilote de la Royal Air Force avait escorté les bombardiers venus déverser leur "cargaison" sur la gare de Juvisy-sur-Orge pour la rendre inexploitable ! Il aurait pu devenir commandant de bord, mais avait choisi la Navigation Aérienne. Un autre par contre, d'origine alsacienne, avait été pilote dans la Luftwaffe !...”

Au 11^e étage, pris dans la charpente du plafond de la vigie, se trouvent l'appareillage et l'antenne

du radar sol, lequel permet, comme son nom l'indique, de suivre le cheminement au sol de tout ce qui bouge sur la plate-forme.

Un plafond qui fait partie de "l'Histoire" :

“Un jour, un électricien devait changer l'éclairage plafond de la vigie et, pendant cette manœuvre, ce plafond s'est effondré sur les contrôleurs travaillant en dessous... Nous avons su ce jour-là, ce que voulait dire : le ciel nous tombe sur la tête !”

Quelques années après, les exploitants de la tour (pour l'essentiel les personnels des services de la navigation aérienne) s'aviseront que celle-ci présente des désordres et craindront une évolution imprévue de sa structure [NdA : dont on rappelle qu'elle est métallique].

Alerté par un laveur de carreau, **Charles BERTHELOT** s'aperçoit que “les poteaux de la structure de la tour se déformaient... Ils étaient creux et, du fait de la condensation à l'intérieur, l'accumulation de l'eau pouvait entraîner cette déformation, lorsqu'un gel significatif se produisait.”

Il faut trouver une solution ; les architectes, ingénieurs et techniciens revoient les calculs qui ont déterminé les moyens et les procédés de l'édification de l'ouvrage, mais, à ce stade, tout est conforme et aucune hypothèse réaliste ne peut être retenue permettant d'expliquer un tel phénomène.

Beaucoup de scénarios sont alors explorés et cela dans des délais courts ; des moyens d'investigation visuelle sophistiqués sont déployés, mais sans plus de succès, les inspections visuelles ne permettent pas de constater l'apparition de fissures ou de micro fissures.

En testant en laboratoire les effets de la dilatation sur une maquette, **René CHEMINEAU** va vérifier l'exactitude de l'hypothèse de son collègue et démontrer que “la solution technique efficace ne relevait ni de la conception architecturale, ni de la complexité des calculs, mais de la technique du métallier : il suffisait de perforer la base des poteaux de structure pour que l'eau de condensation accumulée s'en échappe.”

René dit volontiers “qu'à cette occasion, les compétences de l'ingénieur et celles de l'artisan se sont rejointes pour régler la situation sans recourir à

des solutions plus lourdes qui n'auraient pas manqué de susciter l'intérêt des médias !”

Une "Chaussette" de secours

Appelé ainsi car il s'agit d'un tuyau souple de 30 m de longueur, mis en place par la société Otis, pour permettre l'évacuation rapide des personnels en cas d'incendie de la tour, il est constitué de trois épaisseurs de tissus dont une flanelle souple, au milieu, dans laquelle peuvent s'engouffrer les occupants, depuis la terrasse de la vigie ou le plancher de la salle IFR, pour atterrir, à l'air libre, sur le toit du local technique.

L'élasticité de la gaine de flanelle permet de régler la vitesse de descente qui peut varier de dix secondes à une minute.

Ce système va paraître beaucoup plus sécurisant pour les personnels que le “stop chute” qui imposait de descendre du haut de la tour attaché à un filin. Il rencontre donc leur approbation et leur confiance à ce détail près cependant, que les agents féminins opteront définitivement pour le pantalon... l'arrivée se faisant quelque peu “retroussée” !

LES HANGARS

A la fin des années cinquante, Orly est doté de trois hangars : les deux premiers, mis en service en 1955, mesurent 216 m et 162 m d'ouverture, le troisième, achevé en 1958 mesure 150 m d'ouverture. Ils peuvent abriter des appareils d'une longueur de 45 m et d'une hauteur de 15 m.

Dans le même temps que se construisait l'aérogare Sud, est édifié le hangar N6, beaucoup plus grand avec son ouverture de 300 m, capable d'abriter six quadiréacteurs DC8 ou huit caravelles. Il est achevé en 1960.

Robert JUNGO raconte les conditions d'entretien de ce hangar :

“les hangars avions de la zone Nord de la plateforme d'Orly étaient des édifices de grande hauteur (entre 15 et 17 mètres) “sous poutre de porte » et dont la couverture reposait sur une charpente métallique dite “en porte à faux”. Il s'agissait de pouvoir y faire entrer et stationner pour la maintenance des avions de type “Constellation” ou “Caravelle” de l'époque, dont la hauteur et l'envergure étaient déjà

imposantes, sans que l'obstacle physique des piliers de soutien vienne réduire les surfaces disponibles.

En ce qui nous concernait, il s'agissait bien souvent de réparations ponctuelles : nettoyage ou réparation de chéneaux. Il y avait également des remplacements de verrières endommagées par les coups de vent ou tempêtes. Ces opérations étaient très délicates et s'effectuaient par le dessus du toit. ADP ne possédait pas, à l'époque, d'échafaudage suffisamment haut. Je rappelle que ces travaux s'exécutaient à environ 20 mètres du sol. Nous n'avions pas de harnais de sécurité ; d'ailleurs il n'existait pas de point d'ancrage sur les couvertures. Dans les travaux très périlleux, nous nous assurons mutuellement comme les alpinistes. Cette méthode ancestrale pourrait faire pâlir un agent de la sécurité de nos jours. La seule protection que nous avions était celle de Dieu !

Les carreaux à changer qui se trouvaient cassés au milieu de la verrière nous obligeaient à monter sur "les petit-bois" (profilés en aluminium) qui supportent les verres. Les bouts cassés se trouvaient parfois en équilibre dans le vide ; il fallait les retirer avec une extrême précaution. Par la suite, ces verrières ont été entièrement remplacées et la maintenance sous-traitée. Les dispositions concernant la sécurité du travail en grande hauteur étaient, à ce moment-là, bien moins strictes que maintenant... Heureusement, les choses ont évolué dans le bon sens.

Notre travail comprenait également des interventions sur le R.I.A. (Réseau Incendie Armé), la maintenance des réseaux et le remplacement des conduites vétustes qui nous conduisaient à intervenir dans d'anciennes galeries ou vides sanitaires peu fréquentés par d'autres services d'entretien. Là, il nous arrivait de temps en temps, dans un décor d'halloween, de faire des rencontres imprévues et peu sympathiques avec la faune souterraine : rats, chats sauvages,... etc. que la flamme du chalumeau ne suffisait pas toujours à éloigner. Tout cela faisait partie de notre métier et nous y étions habitués."

Puis, en vue de l'arrivée des gros porteurs du type Boeing 747, Air France demandera à l'Aéroport de Paris de lui construire un nouveau hangar, le N7 qui sera doté de toutes sortes d'appareils de manutention ou d'accès, suspendus à la charpente et non plus mobiles au sol.



Le hangar N7

Commencé en juin 1968, ce hangar est achevé en décembre 1969. Plus long que Notre-Dame de Paris (170,50 m contre 110), plus large que le Tower Bridge de Londres (102,60 m contre 88), il est aussi haut qu'un immeuble de huit étages (30,10 m) et se compose de deux cellules, l'une destinée aux travaux de grand et de petit entretien des Jumbos, l'autre aux traitements de surface (lavage, décapage, peinture).

LES SATELLITES

Extension de la gare sud d'Orly, les satellites Ouest et Est sont respectivement mis en service en décembre 1969 et juillet 1970. C'est le satellite Ouest qui, le 5 février 1970, accueille sous les couleurs de la PANAM le premier B747 accostant les installations d'Aéroport de Paris.

ET L'AVENIR SE DESSINE

La décision de construire sur l'aéroport d'Orly, une seconde aérogare, future Orly Ouest, est prise en 1964, l'année même de la parution du décret⁶³ portant création d'un nouvel aéroport au nord de Paris. Ce décret est l'aboutissement des démarches menées avec ténacité par Pierre-Donatien COT, dès 1957, pour en rechercher le site et en justifier la nécessité auprès des tutelles.

Un département VII est aussitôt créé au sein de la Direction des Etudes pour en assurer les études et il est confié à Jacques BLOCK, lui-même remplacé au département V par Paul ANDREU.⁶⁴

Les premiers coups de pioches de Paris-Nord sont donnés dès octobre 1966 après qu'aient été menées à l'amiable les acquisitions de 3 000 hectares de terrain.

63. Le 18 juin 1964

64. A la même époque Pierre SUARD remplacera François DIDIER au département IV.

Le lancement effectif des travaux d'Orly Ouest se fera au mois d'octobre 1967, en vue d'une mise en service en février 1971.

Avec quelles contraintes ?

Les ressources financières à mobiliser, pour faire face à ces perspectives, devaient conduire à presque tripler le volume annuel des investissements sur la période 1966-1970 et à faire passer les effectifs (globaux) de 2 500 environ en 1966 à 3 500 estimés pour 1970. La question de l'affectation des ressources humaines et financières dans un contexte aussi tendu justifie donc de s'interroger sur l'organisation des grandes fonctions de l'Etablissement.

La proposition du directeur général Pierre-Donatien COT

Confronté à la nécessité de maîtriser les effets de masse, le directeur général Pierre-Donatien COT devait, à l'occasion du conseil d'administration du 15 décembre 1966, proposer de recourir à un cabinet expert en matière d'organisation, afin de reconsidérer les structures de l'Aéroport de Paris.

Le cabinet de conseil McKinsey fut choisi pour améliorer les performances, la compétitivité et l'efficacité opérationnelle, ses compétences étant reconnues en matière d'organisation.



.....
L'arrivée à Orly quand la nouvelle aérogare attirait les visiteurs