



7

1967 – 1974
Deux grands chantiers

En février 1967, succédant à Pierre-Donatien COT à la Direction Générale, **Raymond GUITONNEAU** avait posé, dans le n°6 de la revue (Technique & Architecture), les défis auxquels devait alors faire face l'Aéroport de Paris en cette fin des années soixante :

- croissance du trafic passager de l'ordre de 13 à 14 % par an,
- développement du fret aérien,
- évolution des flottes des compagnies,

et de souligner en ces termes les difficultés liées à ces défis :

“... Paradoxalement, les transporteurs aériens qui constituent nos clients toujours amicaux, mais souvent critiques, n'apportent guère d'aide pour la définition de leurs besoins futurs tant est grand le décalage entre l'exploitant des machines volantes qui a tendance à raisonner à court terme et le concepteur d'aéroport qui doit imaginer, très longtemps à l'avance, comment évoluera la technique. S'il faut au moins quatre ans pour construire une grande aérogare, il ne s'écoule guère moins de dix ans entre le moment où l'on décide de réaliser une nouvelle plate-forme et le jour où s'y pose le premier avion.”

“... Dans la dure société où nous sommes, il ne suffit pas de proposer des produits de qualité, encore faut-il les vendre à un prix acceptable. Longtemps très protégées, les plates-formes aéronautiques n'échappent plus à la règle commune et sont entrées dans l'ère de la concurrence entre grands aéroports d'une part, mais aussi, entre modes de transport avec l'apparition de nouveaux types de transports terrestres – notamment ferroviaires.”

Et il posait également la question du défi environnemental :

“... Comment insérer convenablement, dans le tissu urbain souvent médiocre qui entoure les grandes métropoles, une entité économique d'un poids très lourd et créant des nuisances importantes ? Comment loger les quelque 80 000 employés qui allaient bientôt travailler sur Roissy-en-France de telle façon qu'ils ne soient ni gênés par le bruit, ni trop loin de leur travail ?”

Il terminait son propos en rendant hommage aux concepteurs et aux architectes en particulier.

“... Ce sont eux qui doivent être à l'honneur, car ils n'ont pas une tâche facile, enserrés qu'ils sont, plus qu'ailleurs sans doute, dans un réseau de contraintes contradictoires. Ceux pour qui ils conçoivent ce type d'installations ne sont que des hommes, mais pas tout à fait “normaux” ; voyageurs aussi blasés qu'ils soient, ils seront tout à la fois anxieux d'accomplir un acte aussi évidemment contraire aux lois de la nature, et exaltés à la pensée de s'identifier aux dieux en réalisant l'un des plus vieux rêves de l'humanité.”

Ce discours traçait bien le cadre des deux chantiers d'importance qui allaient marquer ces sept années : la construction d'une seconde aérogare à Orly et, surtout, la réalisation d'un nouvel aéroport au nord de Paris.

A COÛTS MAÎTRISÉS

Si l'urgence de la reconstruction avait fait passer, dans les premiers temps du développement d'ADP, la rigueur de gestion au second plan, l'Etat et les dirigeants privilégiant l'image renaissante du prestige de la France, il n'en allait pas être de même pour ces deux nouveaux chantiers.

Le scandale des abattoirs de la Villette, à la fois politique, technique et financier, devait dans le courant des années soixante mettre un terme à cette période de facilité ; l'Etat risquait de perdre son autorité et sa légitimité, si une telle aventure devait se reproduire.

“Nul doute, se rappelle **Yves DATAIN**, que l'évolution de cette affaire a été suivie de près par les dirigeants d'ADP. Ce fut en tout cas une des préoccupations majeures de Pierre Giraudet au moment où, venant du Port autonome du Havre, en 1967, il intégrait ADP, en charge des opérations d'investissements concernant la gare d'Orly Ouest et l'aéroport de Roissy CDG, sur des budgets considérables.

Il devait, plus que ce ne fut le cas pour des opérations antérieures, mettre en place un dispositif de comptabilité d'engagement qui imposait de se conformer strictement au budget arrêté de chaque opération. Aucun dépassement ne pouvait être toléré. La consigne était : respect absolu de la dépense autorisée. Une logique de rigueur qui devait trouver sa légitimité, certes, dans le souci de gérer de façon pertinente les deniers publics...

... mais surtout de se fonder sur la nécessaire maîtrise de budgets très importants, rapportés à la capacité

d'autofinancement et au niveau d'endettement du moment : le seul projet CDG était en 1970 de l'ordre de 1,6 milliard de francs pour la première phase.⁷¹

Pour les responsables des études et des travaux, une évolution sensible du modèle de "management" et de responsabilité jusque-là adopté, se dessinait. Pierre GIRAUDET demandait à ses collaborateurs de décider en pleine autonomie, de prendre toutes mesures pertinentes permettant de s'aligner strictement sur la dépense autorisée.

Une dérive sur une ligne budgétaire devait trouver sa compensation sur une autre ligne. Ou plus simplement, lorsque des économies pouvaient être raisonnablement envisagées, les collaborateurs en charge devaient décider de la réaliser et en assumer la responsabilité.⁷²

Orly Ouest

Conçue pour un trafic de 6 millions de passagers par an, l'aérogare ouverte à Orly en 1961 arrivait à saturation et, si en 1968 des travaux d'agrandissement étaient en cours pour porter sa capacité à plus de 10 millions, il devenait indispensable, en attendant l'ouverture du futur aéroport de Roissy-en-France, de construire une nouvelle gare presque entièrement dédiée au trafic intérieur, avec une capacité initiale de 5 à 6 millions de passagers/an.

C'est une gare "simple" que va concevoir Henri VICARIOT.

Une gare à deux niveaux publics :

- le premier étage correspondra au trafic "départ". Situé sensiblement au niveau du plancher des cabines d'avions, il permet aux passagers d'aller du taxi ou de l'autobus à leurs sièges sans avoir à monter ou à descendre un escalier.
- le rez-de-chaussée est conçu pour le trafic "arrivée". Les passagers sortant des appareils au premier étage, descendent récupérer leurs bagages au niveau zéro d'où ils peuvent accéder immédiatement aux taxis et autobus.

Contrairement à Orly Sud, gare de type concentré à exploitation centralisée, avec des jetées desservant les salles d'embarquement, Orly Ouest va comporter deux halls distincts comportant des salles d'embarquement reliées aux avions par des passerelles télescopiques.

La vocation plus domestique qu'internationale d'Orly Ouest se retrouve aussi dans l'importance et la situation des installations commerciales :

- les restaurants sont regroupés au deuxième étage ;
- un centre commercial occupe la partie centrale du premier étage entre les deux halls. Il y a là une parfumerie, un magasin de mode, une bijouterie, une épicerie gastronomique, une confiserie et des magasins de presse ;
- des commodités nécessaires au départ ou à l'arrivée (comptoir SNCF, PTT, banque, loueurs de voitures) sont regroupées au rez-de-chaussée.

L'ÉQUIPE EN CHARGE du projet Orly Ouest :

La conception de cette aérogare et la coordination des études seront de la responsabilité d'Henri VICARIOT. Il sera assuré du concours des architectes AIGROT, COUTANT, GREGOIRE, LAROCHE, PERRUCHOT et VIGOUROUX.

C'est sous la conduite de Jacques BACHELEZ, directeur de l'Équipement, qu'en sera menée la réalisation et celle des aires de trafic attenantes.

Au département Equipements, Francis CLINCKX, ingénieur en chef, conduira les études avec le concours des ingénieurs HEISER, MARCELLIN, MASSON, SOLER et TELLIER

Au département Infrastructure et Génie Civil, Jean-Claude ALBOUY, ingénieur en chef des Ponts

71. L'aérogare CDG 1 et le système de pistes et voies de circulation associées.

et Chaussées, sera assisté des ingénieurs HARBEY, RIDEREAU et VEILLARD.

Les travaux commenceront en octobre 1967 et dureront un peu plus de trois ans.

ORLY OUEST EN QUELQUES CHIFFRES :

- 660 000 m³ de terrassements
- 90 000 m³ de béton dont 30 000 m³ en béton précontraint
- 10 380 t d'acier dont 6 000 pour l'ossature métallique, 4 000 pour le béton armé, 380 pour les câbles de précontrainte
- 188 000 m² de planchers
- 14 000 m² de terrasses accessibles
- 10 000 m² de couverture
- 46 000 m² de revêtement de sol
- 100 000 m² de parc à voitures
- 11 500 m² de façade dont 7 000 de vitrerie
- 61 000 m² de cloisons en maçonnerie
- 72 km de canalisations dont 65 pour chauffage et froid
- 10 escaliers mécaniques
- 9 ascenseurs
- 5 monte-charges
- 2 batteries de 8 tapis roulants inclinés
- 400 km de câbles électriques
- 25 000 appareils d'éclairage
- 3 800 haut-parleurs



Le Chantier d'Orly Ouest.

Entrepris en octobre 1967, les terrassements généraux et les drainages dureront dix mois et il en faudra vingt-trois, à compter d'août 1968, pour les structures et le gros œuvre.

En mai 1969 commenceront les travaux de second œuvre et, deux mois plus tard, ceux des équipements. Enfin, en juin 1970, débiteront les travaux d'agencement-décoration.

A propos des activités d'un contrôleur de travaux : le témoignage de Tino LOPEZ

“Ce métier consistait à s'assurer que l'exécution des travaux par des entreprises extérieures était conforme aux “Cahiers des Clauses Techniques Spéciales” des marchés. Pour ce qui me concerne, j'étais en charge durant cette période de la surveillance et du contrôle de la construction des aires de stationnement d'Orly Ouest et des voies d'accès à ces aires.

L'exécution de ces travaux nécessitait de la part des entreprises qui les réalisaient des moyens en matériels importants : les dalles de ces aires et voies d'accès, tout comme celles des pistes étaient coulées à l'intérieur de coffrages posés à la main avec la plus grande précision, sur une hauteur de 36 centimètres. Elles mesuraient 7,50 mètres linéaires de largeur et étaient coulées avec un train de cinq machines qui répartissaient et nivelaient le béton (amené par camions), quasiment au millimètre près.

Un géomètre avait auparavant fait les relevés topométriques des sous couches en sablon et en gravement de 20 centimètres d'épaisseur. Les coffrages constituaient la référence topométrique qui garantissait le nivellement correct avant le coulage. Un joint de dilatation était disposé en fin du coulage permettant la reprise et la continuité de l'ouvrage. Les dalles étaient sciées (dans le sens de la largeur) tous les 7,5 mètres. Ce sciage permettait de contrôler le risque de fissuration du béton coulé.

Tout était vérifié : la planimétrie des coffrages, la qualité des sous couches, la qualité du béton etc. Le laboratoire d'ADP était présent du début à la fin de l'exécution de l'ouvrage.

Malgré les contrôles effectués et la surveillance des travaux, nous constatons qu'avec le temps, le béton des pistes, des voies de circulation et des aires de stationnement se détériorait avec l'apparition “d'épaufrures” (éclatement des angles des dalles,

dû à la dilatation). Celles-ci ne pouvaient être traitées que manuellement par des équipes d'ouvriers qui démolissaient les zones dégradées au marteau piqueur pour les reconstituer ensuite.”

Avec cette nouvelle aérogare, l'aéroport d'Orly est donc doté, à cette date, de 81 postes de stationnement

d'avions dont 38 au contact (22 à Sud et 16 à Ouest) et 43 éloignés.

Un PCR unique en assure la répartition, tandis qu'un PCA, propre à la nouvelle aérogare, regroupera les informations à court terme sur les départs et arrivées, affectera les circuits de circulation des passagers, les salles et les tapis de livraison des bagages.



L'Astrolabe d'Orly Ouest

Conçue par l'architecte Pierre KAYSER, cette horloge astronomique dont les mouvements ont été réalisés par les établissements UNGERRER de Strasbourg, indique : l'heure officielle, le temps moyen local, le temps sidéral, le lever et le coucher du Soleil, son azimut et sa hauteur, la longitude moyenne de la Lune, ses phases, les positions de la Lune et du Soleil par rapport aux signes du zodiaque, les éclipses de Soleil et de Lune, le nœud ascendant.

Sa structure métallique comporte deux anneaux, l'un horizontal qui est le plan de l'écliptique, l'autre oblique à 63° qui est le plan galactique.

La vitesse de démonstration de l'Astrolabe représente une accélération de 2 000 fois le temps vrai.

LA MISE EN SERVICE

9 mars 1971

L'inauguration par Jacques CHABAN-DELMAS, Premier Ministre, doit avoir lieu le 27 février et les invitations ont été envoyées.

Une grève des contrôleurs de la navigation aérienne du trafic aérien va provoquer l'annulation des manifestations officielles. Cependant comme elles devaient coïncider, avec le vingt-cinquième anniversaire de l'Etablissement, la Direction prendra trois initiatives pour marquer cet évènement :

- une réception pour le personnel sera organisée dans des délais extrêmement brefs, le samedi 9 mars.
- à cette occasion, il sera remis un insigne en or et une médaille de la nouvelle aérogare gravée par l'artiste DEVIGNE, aux 210 agents présents dans l'Etablissement depuis ses origines.
- ces mêmes 210 agents⁷² seront invités à participer, en ce mois de mars 1971, à un voyage à Rome, en compagnie de leurs familles.



Rassemblement des anciens dans le hall d'Orly Ouest

Ce voyage sera effectué en trois groupes (5-7 mars, 21-23 mars et 26-28 mars) ; les deux premiers auront le privilège de voler sur le géant des airs qu'est, à l'époque, le Boeing 747, nouvellement mis en service par la compagnie PAN AM, tandis que le troisième effectuera le voyage sur un Boeing 707 d'Air France.

72. Ils ne seront finalement que 186 à y participer.

Comme beaucoup, André VALERION en a apprécié l'idée : “Je trouve que c’est une très bonne idée. Au lieu de donner une prime, il restera toujours un souvenir de ce voyage. J’avais déjà volé, mais jamais dans un gros comme ça ; on a l’impression d’entrer dans une salle de théâtre et je pense que retrouver des copains, des amis, c’est franchement formidable.”

Pour certains, ce voyage est un baptême de l’air ; pour d’autres, c’est même comme le confiera en riant une participante... un voyage de noces !

Et Constant LEROY raconte :

“Parmi les “grands anciens” présents, plusieurs confièrent aux accompagnateurs leur souhait de voir se prolonger, au-delà de ce simple voyage, les liens ainsi créés.

A leur retour de Rome, Louis COUHÉ, Président fondateur d’Aéroport de Paris et Jean ROUDIER, le plus ancien des agents, exposèrent l’idée d’une Amicale à André DECELLE, Président du Conseil d’Administration, et à Gilbert DREYFUS, nouveau Directeur Général ; le premier déclara qu’il accepterait d’en être le Président d’Honneur.”

Ce jour-là, l’Association était née et prendra le nom d’Amicale des Anciens⁷³ d’Aéroport de Paris. Mais ce n’est qu’en 1973 qu’un groupe de travail sera constitué autour d’un bureau provisoire de quatre membres : Jean ROUDIER, comme Président, Lucien BOCQUET, vice-président, Constant LEROY secrétaire et Claude BARROUX, secrétaire adjoint.

“L’Assemblée Générale constitutive a lieu le 23 décembre 1973 et désigne, outre les quatre membres précités, Louis THOUZERY comme Trésorier et Augusta PUGIBET, Trésorière adjointe. Louis COUHÉ en sera nommé Président d’honneur, André DECELLE et Gilbert DREYFUS membres bienfaiteurs.”

Cette Amicale qui ne regroupait, à l’origine, que des personnels en activité, a pris de l’âge et ses adhérents également. En 2006, une Assemblée Générale décidera d’en changer le titre pour celui d’“**Amicale des Actifs et Anciens d’Aéroports de Paris**” puis, en 2008, une autre ramènera de 25 à 20 ans le nombre d’années requises pour y adhérer.⁷⁴



Médaille commémorative d’Orly Ouest

Soutenue par la Direction de l’Etablissement, l’Amicale continue d’être aujourd’hui le lieu de rencontre intergénérationnel de la grande famille ADPiënne. Elle comprend à ce jour 460 adhérents.

73. Le terme “Anciens” se justifie seulement par vingt-cinq années de présence dans l’établissement.

74. En mars 2009, pour ses 35 ans, l’Amicale proposa à ses adhérents un retour aux sources en les invitant à partir à nouveau pour Rome. Ils seront 126 à faire ce nouveau voyage dont 6 agents en activité, mais un seul des membres fondateurs en la personne de Jean Baptiste PETTINOTTI.

Roissy-en-France

Retour à la mémoire plus récente

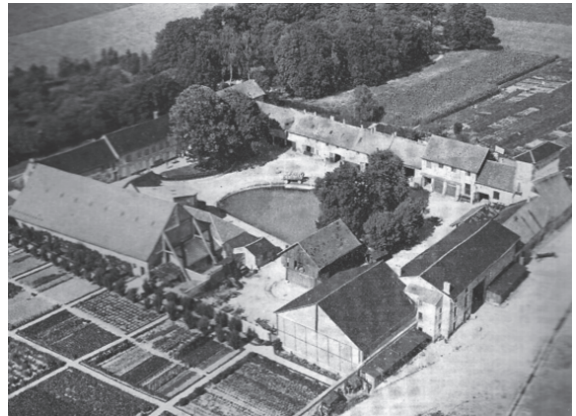
Fin 1959, l'Aéroport de Paris remet au Ministre des Travaux Publics et des Transports un rapport proposant un site pour l'implantation d'un futur aéroport appelé à l'époque Paris-Nord.

Ce rapport fait l'objet d'un examen long et détaillé confié par le Gouvernement à une commission spéciale. C'est au vu du rapport de cette commission qu'un Conseil Interministériel approuve, début 1964, le principe de la construction d'un nouvel aéroport ; son acte de naissance, si l'on peut dire, sera la publication de l'arrêté du Ministère des Travaux Publics en date du 16 juin.

C'est à un projet considérable que va s'atteler ADP, une réalisation dont la gestation durera quinze ans, mais une histoire qui, n'est pas encore achevée à l'heure où s'écrivent ces lignes.

Si un aéroport fait désormais partie des infrastructures essentielles au développement économique et social des grandes cités et de leur région, au même titre que les réseaux ferrés ou routiers, son implantation ne peut se faire qu'au prix d'un certain nombre d'exigences : superficie disponible, variations du relief aussi minimes que possible, absence d'obstacles naturels à proximité, situation environnementale limitant les nuisances des aéronefs mais restant aussi proche que possible de la ville.

A une vingtaine de kilomètres de Paris, la plaine de la "Vieille France", région très peu bâtie, essentiellement agricole et sans activité touristique, va offrir à Aéroport de Paris - avec une autoroute déjà prévue pour relier Paris à Lille et Bruxelles - une opportunité que bien des capitales étrangères nous envieront.



La ferme des Mortières, seul bâtiment qui se trouvait sur les 3 000 hectares achetés par l'Aéroport de Paris.

Curieusement, ce site, bien des décennies avant qu'il soit identifié pour l'implantation du futur aéroport Charles de Gaulle, avait été le théâtre d'une activité aéronautique liée à un temps dramatique de l'histoire récente du pays. Interviewé en 1974, **Louis COUHE**, président fondateur de l'Etablissement se souvenait : “... en 1918, j'étais alors capitaine, adjoint au commandant de la première escadre aérienne de combat commandée par le colonel Ménard. Venue d'Amiens, elle reçut l'ordre de s'installer quelque part au nord de Paris en vue d'appuyer la grande offensive du général Mangin sur le front de Villers-Cotterêts. Le 15^e groupe de chasse auquel j'appartenais s'installa donc à environ un kilomètre au nord de Roissy-en-France de façon à pouvoir, à la fois protéger la capitale et intervenir dans la bataille qui se préparait vers Soissons. Un second groupe, le 18^e, fut basé le long de la RN2, à peu près à la hauteur de la nouvelle aérogare, légèrement à l'est. Un troisième stationna à l'ouest de la RN17, en face de la sucrerie de Louvres...

... Il est permis de penser que l'aviation aura contribué au succès de l'armée Mangin, dont on peut dire qu'il a été le prélude à la victoire finale...

... Qui eut imaginé alors qu'au même emplacement allait être édifié un des plus grands aéroports du monde ?”

Une plaine, mais aussi quelques villages aux alentours.

Lorsque, en 1970, un journaliste lui fait remarquer qu'il y avait quand même quelques villages dans les environs du futur aéroport et que cela était de nature à générer inévitablement pour eux des nuisances, Jacques BLOCK, Directeur général adjoint, répond :

«certes il y en avait en effet un certain nombre, à l'ouest, Roissy-en-France qui va donner son nom à l'aéroport⁷⁵, à l'est le Mesnil-Amelot, au nord Mauregard et Epiais-les-Louvres, au sud mais sensiblement plus éloignés Mitry-Mory et Tremblay-lès-Gonesse. C'est à l'ouest, sur la commune de Goussainville que se trouve la plus forte densité de population dans une zone qui, sans être proche des pistes, à l'exception d'un lotissement, se trouve cependant à une distance assez réduite pour qu'il y ait, lorsque l'aéroport sera mis en service, des problèmes de bruit...»

«... Mais, si votre question se résume à : est-ce que l'aéroport aurait pu être implanté ailleurs ? Ma réponse est absolument négative.»

Témoignant en d'autres circonstances⁷⁶, il évoquera le côté visionnaire de Pierre-Donatien COT et le travail considérable accompli par celui-ci pour négocier avec propriétaires et exploitants la cession des surfaces agricoles correspondantes (3 000 hectares).

Roissy-en-France, petit village que rien ne prédestinait à la célébrité, verra donc naître très rapidement le nouvel aéroport.

UN AÉROPORT, MAIS POUR QUI ?

Les travaux avancent à grands pas, mais certains rechignent à envisager d'y transférer leur trafic.

Air France acceptera certes, mais non sans réserves ! La Compagnie nationale veut son aérogare privative ; elle justifie cette demande auprès des tutelles en faisant valoir qu'avec un trafic de près de 10 millions de passagers au début des années soixante-dix, elle est la seule compagnie exploitant les installations de l'Aéroport de Paris à pouvoir prétendre à la pleine utilisation d'une aérogare.

La priorité des dirigeants d'Aéroport de Paris va donc être double :

- d'une part, convaincre des compagnies basées jusqu'alors à Orly de venir sur l'aéroport Charles de Gaulle.⁷⁷
- d'autre part, prendre l'engagement de construire à terme pour Air France une aérogare sur la nouvelle plate-forme.

ET COMMENT S'Y RENDRE ?

Alors que, en 1966, débutent les travaux, une chose est déjà certaine : les dessertes routières ou autoroutières en service s'avèreront vite insuffisantes et nécessiteront de diversifier les liaisons.



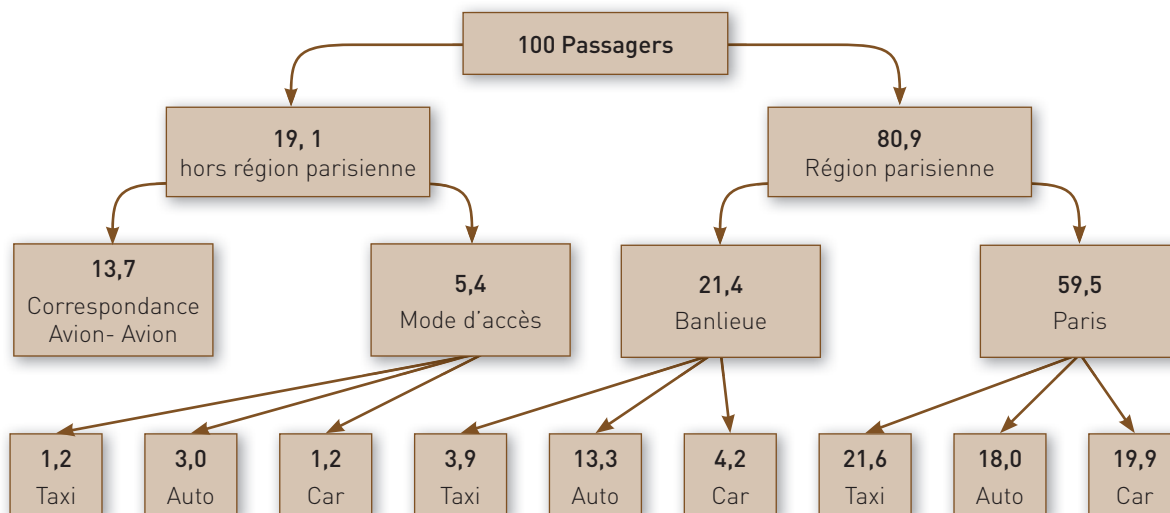
Constructions des ponts sur l'autoroute A1

75. Paris Nord ayant été jugé peu enthousiasmant

76. Interview réalisé en 2010

77. Un certain nombre de compagnies basées à Orly Ouest, y seront transférées, transformant cette dernière en aérogare domestique.

Une étude d'impact est effectuée par la SOFRES dans ce but :



Côté transports en commun

La R.A.T.P. va étudier le prolongement de la ligne 5 du métro au-delà de l'Eglise de Pantin avec la construction de 19,5 km de voies nouvelles. Une ligne RER dédiée, pourtant inscrite au Schéma Directeur de 1965, semble abandonnée étant donné son prix et la durée des travaux à entreprendre.

La S.N.C.F. verrait bien la création d'un embranchement de la ligne Paris-Soissons à partir d'Aulnay-sous-Bois par une liaison qui desservirait également la zone de Villepinte et, afin d'assurer une liaison avec le RER, cette ligne pourrait être prolongée de la Gare du Nord à la Gare de Lyon.

Aéroport de Paris qui souhaite réduire le temps de transport entre ses deux plates-formes penche pour la création d'une ligne aérotrain entre Orly et Roissy ; une correspondance avec le RER à Joinville permettrait d'assurer la desserte des deux aéroports. Les véhicules utilisés seraient de type aéroglisseur sustenté et guidé par coussin d'air, dont la propulsion serait assurée par un moteur électrique, donc silencieux et non polluant.

C'est finalement une solution conjointe RATP-SNCF qui sera retenue avec une prolongation de la ligne B du RER à partir de la gare du Nord.



Maquette de l'aérotrain au salon du Bourget.

Un projet colossal

Son importance justifiera l'implication de multiples équipes qui s'y succéderont. Le chantier débute avec :

pour les Etudes, sous la direction de Jacques BACHELEZ :

- au département Architecture, Paul ANDREU assisté des architectes François PRESTAT, Paul MEYER, Henri LAZAR, Jean-Louis RENUCCI, et des ingénieurs Claude MASSON pour ce qui est du Second Œuvre, Jacques BERTHAUT pour la décoration,
- au département Equipements, Francis CLINCKX entouré de : Michel ESTABLE pour les réseaux thermiques et frigorifiques, Marcel TELLIER et Pierre CHAMEROY respectivement chargés des études et des équipements de climatisation, Léon HEISER pour les études d'électricité, Jean Pierre MARCELLIN pour l'électricité et l'électromécanique, Jean CHABOT pour le téléphone,
- au département Infrastructure et Génie Civil, Jean-Claude ALBOUY avec pour collaborateurs : Roger GRIOD pour les travaux en béton armé, Marius BOUGETTE pour les travaux d'ossatures métalliques, Michel GALLOPIN.

pour les Travaux, sous la direction de Pierre GIRAUDET :

- au département Roissy en France, François AILLERET entouré pour les travaux des ingénieurs Pierre FAUVEL, Rémy GOUDENECHE, et Hubert SOLER pour les bâtiments, Yves DATAIN pour l'électricité, André OOGHE pour la planification.

LES PREMIERS TRAVAUX

Il ne s'agit pas de construire une aérogare sur un aéroport déjà existant, mais de multiples installations sur un terrain vierge : aérogare, tour de contrôle, centrale thermique, central téléphonique, pistes, voies de circulation, routes, ponts et viaducs, etc.

Autant de chantiers indépendants les uns des autres, mais dont les réalisations vont nécessairement se coordonner et nécessiter la présence de plu-

sieurs centaines d'ouvriers, surveillants de travaux et conducteurs d'engins qui risquaient de se retrouver sur un terrain nu, sans aucun service à proximité.

Certains pouvaient se déplacer en famille avec des caravanes, mais il n'en fallait pas moins prévoir des hébergements pour les autres, raison pour laquelle Aéroport de Paris va réaliser, avec le concours du collège Inter-Entreprises, un centre d'hébergement au Mesnil-Amelot.

Outre les logements où seront abrités 700 célibataires, ce centre comporte un bâtiment administratif, un bâtiment sanitaire avec infirmerie, un économat où les travailleurs étrangers vont pouvoir trouver les produits alimentaires traditionnellement consommés dans leurs pays d'origine, une cantine qui fonctionnera midi et soir. La Sécurité sociale de Goussainville y ouvrira même une antenne locale et Aéroport de Paris y établira sa première base.

Les premiers coups de pioches sont donnés fin 1966 ; il s'agit de l'aménagement général du site avec la mise en place d'un réseau de 20 km de collecteurs divers, la réalisation de bassins d'écêtement de précipitations exceptionnelles et d'une digue créant une retenue d'eau de 1 700 000 m³, enfin la pose d'une clôture de 34 km et de la construction d'une route périphérique à peine moins longue.

Michel BONNETON entre à l'Aéroport de Paris le 1^{er} octobre 1967. Ingénieur du Génie civil, il est en charge de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre de réalisations d'infrastructures. Il évoque volontiers cette époque :

“le nombre important et la nature variée des ouvrages à réaliser imposaient d'étaler leur réalisation sur plusieurs années, ceci en raison des investissements représentant, certaines années, l'équivalent du chiffre d'affaires d'ADP de cette époque, et aussi des moyens non extensibles à l'infini.”

“... Nous entretenions dans l'ensemble, de bons rapports avec les anciens propriétaires-agriculteurs des terres agricoles, devenus locataires d'ADP et continuant à les exploiter durant quelques années ; mais, parfois, ces relations pouvaient être tendues avec certains d'entre eux qui se croyaient encore chez eux.”

Soulignant ses fonctions de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre de réalisation, **Michel BONNETON** explique qu'il n'avait alors qu'une lointaine perception des exploitants des autres terrains et que ses relations professionnelles se limitaient pratiquement aux services d'Etudes, au service des Marchés basés à Orly, et aux autres services travaux de CDG.

Il raconte cette anecdote sur la construction de la route périphérique Nord de l'aéroport :

“Juste au nord de la commune du Mesnil-Amelot, les travaux de terrassement de la route ont mis en évidence un pont construit durant la première guerre mondiale, sur une ligne de chemin de fer stratégique, abandonnée à la fin du conflit. Il a fallu le détruire, or c'était un ouvrage très solide.”

Et, toujours au chapitre anecdotique :

“Pourquoi l'émissaire (grand collecteur des eaux pluviales) Est-Ouest, totalement rectiligne à l'origine, présente-t-il une ligne courbe sur son tracé ?

La réponse est que le château d'eau est implanté exactement à l'aplomb du tracé initial de l'émissaire. A cet endroit, les terrassements étaient déjà en cours d'exécution, à ciel ouvert. Il a fallu arrêter et modifier le tracé prévu !”

Une fois l'ensemble de ces travaux effectués, les chantiers des gros ouvrages (bâtiments, pistes, etc.) vont pouvoir s'ouvrir.

L'Aérogare 1

Définissant le programme général fixé pour sa conception, **Paul ANDREU**, justifie les choix retenus :

“l'aérogare se doit d'être adaptée aux avions futurs qu'ils soient subsoniques et à grande capacité ou supersoniques... son exploitation doit être concentrée et tous les avions traités à son contact.

Nous avons voulu que les formalités de départ et d'enregistrement soient faites dans un hall commun et que, de même, la récupération des bagages ait lieu dans un autre, lui aussi commun. Partant de cette idée, nous avons tenté d'en tirer le maximum d'avantages pour le passager en lui réduisant les distances à parcourir sous deux angles :

- pour ce qui est du trajet parcs à voitures-étages de trafic, nous avons superposé ceux-ci faisant de l'aérogare un lieu d'échange entre la voiture et l'avion,

- pour ce qui est du trajet entre l'aérogare et l'avion, nous avons étudié un plan de masse permettant aux appareils un double enroulement car disposés autour de 7 satellites - salles d'embarquement, eux-mêmes placés sur une couronne circulaire ceinturant l'aérogare.”



L'aérogare 1 et ses satellites

L'aérogare 1 sera donc un ouvrage d'art circulaire de 192 m de diamètre et de 52,70 m de hauteur sur 11 niveaux dont le noyau central équipé pour le traitement du passager va être ceinturé sur toute sa hauteur par le réseau routier, un parking pour 4 000 voitures occupant les trois étages supérieurs.

“La proximité des satellites, ajoute **Paul ANDREU** permettra de recevoir des avions de très forte capacité, de 1 000 à 1 200 places et à plusieurs ponts qui, s'ils sont placés entre deux satellites, seront accessibles des deux côtés par des passerelles télescopiques...”

[...] Les liaisons entre le noyau central et les satellites se feront par des couloirs qui, partant de l'aérogare, s'insèrent en élévation entre les réseaux routiers d'arrivée et de départ pour devenir ensuite souterrains, passer sous les aires de stationnement pour avion et remonter enfin au niveau des satellites.”

Les travaux commencent en 1969 pour s'achever au second semestre de 1973.



Deux phases du chantier de l'aérogare 1



Le Centre Aéroportuaire de la Navigation Aérienne

Plus connu sous l'abréviation de CANA, le Centre Aéroportuaire de la Navigation Aérienne est un ensemble de deux ouvrages où seront regroupés les moyens techniques et les personnels qui assureront le contrôle du trafic aérien pour l'ensemble de l'aéroport.

Contrairement aux autres installations dont la construction est prévue par tranches, en fonction du développement de l'aéroport, le CANA est construit en une seule fois pour faire face au trafic en phase finale. Il apparaît en effet pratiquement impossible, en raison du coût élevé de telles installations, de construire un ensemble modulaire avec possibilité d'extensions ultérieures. De même, il apparaît impossible à ce moment-là de gérer un terrain sur le plan de la navigation aérienne en utilisant deux tours de contrôle séparées.⁷⁸

La tour de contrôle est un fût circulaire de 74,66 m de hauteur pour 9,40 m de diamètre surmontée d'une vigie en charpente métallique de 7 m de haut. En coupe, elle est en forme de marguerite à neuf pétales sur la majeure partie de sa hauteur, puis elle s'évase à la partie supérieure.

A sa base, le bloc technique est un bâtiment en arc de cercle de 187 m sur sa face externe (côté convexe de l'arc) et de 157 m sur sa face interne (côté concave). Le bâtiment est relié à la tour par une galerie sur trois niveaux.



Le Cana

78. L'avenir et les progrès techniques montreront beaucoup plus tard que cette vérité d'un jour ne sera pas celle du lendemain.



Le premier plan de masse

Les pistes

Le trafic prévu lors des études devait correspondre, en phase finale, à des pointes horaires d'environ 150 mouvements. Pour écouler un tel trafic, il faut disposer de trois ou quatre pistes parallèles utilisables simultanément et spécialisées, soit pour le décollage, soit pour l'atterrissage.

Le plan de masse va donc prévoir quatre pistes parallèles orientées Ouest-Est qui seront groupées deux par deux au fur et à mesure du développement de la plate-forme, et une cinquième Nord-Sud dont le principe sera abandonné.

L'aéroport de Roissy-en-France étant appelé à devenir une véritable ville, il est nécessaire de la doter d'un certain nombre d'équipements.



La première piste réalisée en 1973

Le château d'eau



Chantier du château d'eau

D'une forme qui l'harmonise à la tour de contrôle, le château d'eau est constitué d'un réservoir enterré surmonté d'un fût⁷⁹ de 6 m de diamètre pour 47 m de haut, surmonté d'un réservoir aérien de 7,49 m de haut, lui-même chapeauté d'une coupole de 1,57 m de haut. La capacité totale des réservoirs atteint 8 000 m³.

L'alimentation se fait à partir d'un pompage de la Marne, tandis que la distribution comporte trois boucles : l'une pour desservir les aérogares et les installations de la zone centrale, la seconde pour la zone de fret et la troisième pour la zone d'entretien.

Sa conception va réserver quelques surprises, comme le raconte Jean-Claude ALBOUY :

“En dehors des calculs de stabilité sur le plan des coques minces, l'ouvrage posait des problèmes de stabilité aux vents et aux vibrations. Pour le premier de ces points, nous avons été conduits à mener des essais en souffleries dont les résultats nous ont apporté un certain nombre de surprises. C'est ainsi que nous avons constaté que le réservoir se comportait comme une aile d'avion, c'est-à-dire qu'il avait non seulement une traînée, mais aussi une portance ayant donc tendance à se soulever sous l'effet du vent...

Un autre phénomène intervenait du fait que, le réservoir étant relativement plat, la surface libre de l'eau à l'intérieur est importante, c'est le phénomène de Seiche qui n'est pas tout à fait celui de la houle, mais lui ressemble, se manifestant par une sorte de balancement de la masse liquide. Dans le cas présent, ce phénomène aurait provoqué des efforts qui auraient pu être dommageables pour la structure. Pour bloquer le phénomène de Seiche, la solution a été apportée par la mise en place, à l'intérieur de la cuve, de 8 parois radiales en matière plastique.”

La centrale thermo-frigo-électrique



La centrale thermique

Afin de produire l'énergie nécessaire à la vie de cette ville, une centrale thermo-frigo-électrique va être construite. Deux chaudières y sont installées capables de produire de l'eau surchauffée à 200° avec une puissance à terme de 300 MW thermiques.

Une autre partie de cette centrale produira de l'eau glacée à 4° pour assurer une bonne climatisation des divers bâtiments.

Enfin, pour assurer les besoins des réseaux prioritaires en cas de défaillance EDF, deux moteurs diesels couplés à deux alternateurs de 5,5 MVA chacun y sont installés.

79. Coulé en continu en 12 jours (soit 17cm/h) grâce à un système dit de “coffrage glissant”.

Le central téléphonique

Une ville en construction, c'est aussi des milliers de personnes qui vont y travailler et il faut donc prévoir leurs liaisons téléphoniques. Soucieux de mettre à la disposition des utilisateurs de Roissy un bon outil de travail et estimant que l'aéroport représentera, ultérieurement, plus de 30 000 lignes, Aéroport de Paris va installer avec le concours des PTT et du Centre National des Etudes des Télécommunications, un autocommutateur semi-électronique ; en première phase, il desservira 6 000 lignes ce qui permettra d'atteindre chaque abonné à partir du réseau automatique des PTT sans passer par une opératrice.

Et d'autres bâtiments annexes verront également le jour peu à peu sur cet immense chantier :

- gendarmerie,
- centre de secours incendie,
- immeubles de bureaux,
- etc.



Le central téléphonique

L'aéroport de Roissy-en-France rebaptisé

Le 24 octobre 1973, sur proposition du Ministre des Transports, paraît un décret au Journal Officiel donnant le nom d'Aéroport Charles de Gaulle au futur aéroport de Roissy-en-France.

Avant la mise en service

Il ne suffit pas de bâtir pour mettre en service une plate-forme comme Roissy. Encore faut-il que les personnels qui vont y travailler la connaissent et qu'ils soient capables de la faire fonctionner.

Dans ce but, Aéroport de Paris met en place d'importantes actions de familiarisation et de formation pour ses personnels (qu'ils soient anciens ou nouveaux embauchés) comme pour ceux des compagnies aériennes, des concessionnaires et des services publics. La formation se fera en cascade : le supérieur hiérarchique forme ses subordonnés immédiats, après avoir reçu, lui-même, une formation ad hoc.

Le plan en est étudié avec un prestataire externe spécialisé (Eurequip) et la cellule qui le mettra en application d'avril 1973 à mars 1974 sera formée par une équipe pluridisciplinaire de cadres de formation :

scientifiques, ingénieurs, techniciens d'exploitation, spécialistes des ressources humaines.

LE 8 MARS 1974

Précédée de manifestations organisées, dans l'aérogare 1 à l'intention des personnels de l'entreprise et leurs familles les 5 et 6 mars, l'inauguration officielle, le 8 mars, accueille quelques 3 500 personnalités (le gouvernement la voudra cependant moins solennelle que prévu, une catastrophe ayant endeuillé le ciel français quelques jours auparavant).⁸⁰

En soulignant le fait que l'aéroport portait le nom de Charles de Gaulle, le Premier Ministre, **Monsieur Pierre MESMER**⁸¹ devait rappeler le rôle joué par le général DE GAULLE dans le développement de l'aéronautique française :

“[...] Comme il aurait apprécié cette étape nouvelle qu'est Roissy-en-France, lui qui a tant fait pour notre progrès technique et pour le renom de notre pays ! Il est juste que cet aéroport porte son nom et c'est un honneur pour moi de le dire en présence de membres de sa famille.

80. Le DC10 de la compagnie Turkish Airlines s'était écrasé en forêt d'Ermenonville le 3 mars faisant 346 victimes.

81. Représentant le Président de la République Georges POMPIDOU.

Voilà une grande et belle architecture. Ici l'harmonie des courbes,...

[...]S'il en était besoin, voici une invitation au voyage dans des formes nouvelles, sur cette terre qui est celle de la plus vieille France, prédestinée en quelque sorte, puisque c'est tout près d'ici qu'atterrit en 1783 le ballon aérostatique de M. de MONTGOLFIER par lequel la France réalisait le vieux rêve de l'homme de faire voler un objet fabriqué par l'homme[...].”

Rappelant la présence du Concorde stationné à proximité, le **Premier Ministre** concluait :

“dans quelques jours, l'aéroport Charles de Gaulle sera ouvert. Puissent les Français, lorsque surgissent les difficultés ou les doutes, voir en lui et dans son nom le symbole d'une France nouvelle ; qu'ils y puisent la conviction que nous pouvons atteindre aux plus grandes réussites à condition que nous le voulions.”

Dans sa réponse, le **Président DECELLE** tiendra à souligner que l'aéroport aura un rôle à jouer dans le tissu urbain qui l'entoure :

“L'aéroport se trouve par nature, comme le disait le Général de GAULLE inaugurant Orly, “à la rencontre du ciel et de la terre”. Il fallait donc, ayant satisfait aux exigences du ciel, résoudre aussi les problèmes de l'environnement terrestre.

En premier lieu, les riverains de l'aéroport, relativement peu nombreux [à l'époque] du fait du choix judicieux du site, doivent bénéficier de la solidarité du transport aérien, en contrepartie des servitudes nouvelles qu'il leurs impose...

... Problème d'environnement aussi, celui des accès à cet aéroport : que soient remerciés tous ceux qui, dans la région parisienne, ont pris et prendront, malgré la complexité et la diversité des besoins, les mesures nécessaires pour améliorer ces liaisons.”

Lors des discours, il y aura cette mauvaise plaisanterie, l'explosion de ce colis piégé, qui fit courir tous les participants vers la route circulaire, à l'exception du Premier Ministre qui restera impassible... Puis, le calme revenu et alors que Paul ANDREU guide Pierre MESMER vers les tapis roulants des tubes du jardin central, le réseau électrique disjoncte et les tapis s'arrêtent !

“Vous voyez Monsieur ANDREU, fait le **Premier Ministre**, même en panne, vos tapis, on peut s'en servir, c'est judicieux.”

Paul ANDREU raconte aussi comment, lors de la journée du personnel, alors que les commentaires étaient mitigés - certains n'appréciaient pas forcément le côté “tout béton” de l'aérogare, et le vocable “Camembert” commençait à apparaître - **un groupe de femmes de ménage** en tenue [elles faisaient partie du personnel statutaire ADP à l'époque] s'approche de lui.

“Beaucoup de gens critiquent, mais nous on l'aime bien votre bâtiment ; ne vous inquiétez pas, on va bien vous la nettoyer votre aérogare.”

Une telle réalisation n'avait pu voir le jour sans la participation de tous et le journal d'entreprise *Propos en l'Air* rappelait pour cela quelques propos très anciens entendus à son sujet :

- voir loin : “c'est dans la perspective du développement du trafic et de sa nécessaire répartition que l'on doit examiner le problème de la capacité (de nos terrains)... c'est dire qu'il faut maintenant mener les études de l'aéroport de Paris-Nord.”
(Pierre-Donation COT, janv. 1963) ;

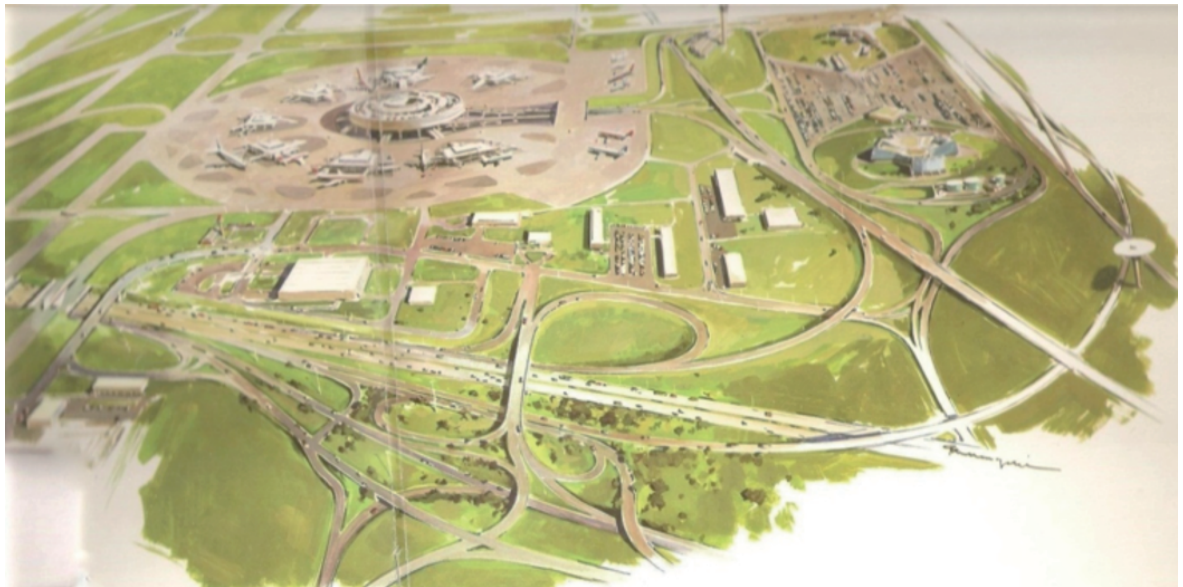
- concevoir : “un aéroport a la complexité d'un être vivant... C'est comme point de rencontre et facteur d'équilibre entre intérêts divers qu'il joue pleinement son rôle...” (Jacques BLOCK, 1965) ;



Roissy-Charles de Gaulle en 1974

- pour mieux s'adapter à l'avenir : “on ne doit pas perdre de vue, en réalisant des ouvrages comme ceux de Roissy, que des milliers de gens vont y travailler, y vivre...” (Jacques BACHELEZ, 1965)
- Non, Roissy ne sera pas cher : “nous avons pris soin de ne réaliser que les ouvrages indispensables, de ne les réaliser qu'à l'époque où ils le seront, en faisant en sorte qu'ils soient conçus et fabriqués au moindre prix.” (Gilbert DREYFUS, avril 1973)
- des chiffres à faire rêver : “l'aérogare 1 aura un diamètre équivalent, paraît-il, à celui du Colisée de Rome... je dois avouer que lors de la rédaction des marchés, je suis moi-même un peu impressionné par ces chiffres...” (Hubert SOLER, septembre 1970)
- sur les chantiers : “ce que je peux dire ? Ben, il est beau ! C'est du bon travail... les photos de l'aérogare terminée ? Non, je connais pas. Jamais j'ai vu. Je travaille comme ça. J'aime mieux voir... Moi, je vais rester jusqu'à la fin, si je suis pas mort.” (Un ouvrier algérien, avril 1971)

Si les chantiers de l'aérogare ouest d'Orly et de l'Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle suscitaient l'intérêt d'une très forte proportion des personnels et mobilisaient les compétences de beaucoup d'entre eux, bien d'autres étaient menés parallèlement pour le développement et la consolidation du patrimoine physique, mais aussi du “patrimoine social”.



Aquarelle de Paul LENGELLE