



11

Roissy-Charles de Gaulle
L'aérogare 2

Alors que le trafic "passagers" à Paris évoluait jusqu'à de manière constante et que rien ne semblait devoir remettre en cause cette tendance, Aéroport de Paris a décidé, dès 1971, de lancer un programme de travaux pour accroître la capacité de l'aéroport Charles de Gaulle.

Il consistait en un système de piste et de voies de circulation destinées à desservir une seconde aérogare, le tout situé dans la partie sud de l'emprise aéroportuaire.

Au plan architectural, la nouvelle aérogare allait être de conception modulaire, très différente donc de l'aérogare n° 1, afin de permettre l'ajustement des capacités à l'évolution du trafic. Conçue initialement comme une suite de quatre anneaux ovalisés, comprenant chacun deux modules de trafic, disposés symétriquement par rapport à l'axe routier qui devait desservir l'ensemble, cette installation terminale prévue pour accueillir à terme 10 millions de passagers.

La mise en service de cette capacité supplémentaire était envisagée pour 1978/1979, les installations en service d'Orly et de Charles de Gaulle devant être saturées à cet horizon.

Mais, en 1973, la progression du trafic va se révéler décevante : le nombre de passagers n'augmente que de 6,2 % sous les effets conjugués du premier choc pétrolier, de la crise monétaire internationale et d'autres événements imprévisibles (piraterie, grève du contrôle aérien, incendie d'Orly Sud). Le monde du transport aérien, tous acteurs confondus, considère cette année et les suivantes comme des années de rupture avec l'expansion des décennies précédentes.

En 1974, alors que les travaux de terrassement sont avancés, il est décidé de ne pas entreprendre ceux de gros œuvre pour lesquels les entreprises adjudicatrices ont pourtant été désignées et les marchés correspondants passés. Ceux-ci seront donc dénoncés en février 1975.

Jean-Claude ALBOUY explique cette période perturbée :

«Cela a commencé en 1974 ; nous avions à faire face à deux événements majeurs : d'une part, nous venions d'ouvrir Roissy Charles de Gaulle, d'autre part il y avait la crise pétrolière. La croissance du

trafic était nulle et tous les investissements stoppés. Dans une entreprise classique, sur les 600 agents de la Direction de l'Équipement, il aurait fallu en licencier au moins 300 ! Ce qu'il faut avoir bien présent à l'esprit, c'est qu'avec un statut privé ADP aurait même dû déposer son bilan en octobre 1974 !

En fait, c'est la reprise de l'inflation qui a permis de financer Roissy. Avec un coût de la dette de 3 % et une inflation à 10 %, cela devenait jouable sans avoir recours aux licenciements ; et puis, il y a eu les succès et le développement de la coopération technique à l'international. Ceci étant, il y a eu tout de même des reclassements au sein de l'entreprise, mais des reclassements faits dans la douleur, car il n'y avait pas toujours de solidarité entre les Directions !

Mon souvenir le plus marquant de cette période comme Directeur a été un voyage éclair à ABU DHABI. J'avais négocié quelques mois auparavant un petit contrat de coopération et, cette fois, j'ai négocié un prêt en dirhams... garanti sur le futur, mais qui a permis d'assurer la paie du personnel !

J'ai gardé de cette époque un certain détachement, car personne ne semblait avoir conscience de la gravité de la situation. L'État lui-même est intervenu par la suite, mais avec retard.»

La suspension du chantier va durer 27 mois pour ne reprendre qu'en juin 1977, la construction de l'aérogare ne commençant qu'à la fin du premier semestre 1978 pour une mise en service partielle du module B au printemps 1981, et une ouverture totale de ce module et du module A au printemps 1982.

Jacques ARCHAMBAULT raconte cette anecdote à propos de ce chantier :

«...un matin, tout excité, l'un des gardiens m'apporte le Paris Match du 19 mai [1978]. Il y est dit qu'une nappe de 75 millions de tonnes de pétrole a été découverte en faisant les travaux de la deuxième aérogare ! Devions-nous étouffer cette histoire pour ne pas faire de peine au groupement des pétroliers ?

J'expliquai au gardien que, sur ce chantier, les fondations ne descendaient qu'à une trentaine de mètres maximum pour s'appuyer sur les calcaires durs du Lutétien et qu'à cette profondeur, même en Arabie Saoudite, on n'avait jamais trouvé de pétrole.

Me crut-il ? ...»

Le parti architectural de la nouvelle aérogare va permettre une réalisation rapide dans la mesure où chaque module est constitué d'un grand plateau vide de tout élément structurant fixe autre que les piliers sur lesquels repose la couverture.

Celle-ci est constituée de neuf caissons horizontaux, de section verticale elliptique, chaque caisson reposant sur quatre piliers.



Pose d'un caisson

En adoptant cette solution, les architectes ont voulu résoudre simultanément différents problèmes, à commencer par l'optimisation du volume intérieur du module. Les caissons constitueront l'étage technique où seront logés tous les équipements (conditionnement d'air, éclairage, sonorisation), leur entretien s'y effectuant directement sans occasionner de gêne pour les usagers.

Autre avantage de cette couverture en caissons, c'est leur indépendance, d'une part les uns des autres, et d'autre part de la structure de l'ensemble, choix architectural qui permettra l'ouverture partielle d'un module en fonction de l'évolution du trafic. Ce sera un élément important dans le développement de l'aéroport car, la réalisation d'une aérogare constitue un pari qui n'est pas sans risque du fait d'investissements très coûteux.

Le partage des rôles dans l'aérogare 2

Comme il a été rappelé dans un chapitre précédent, à l'ouverture du nouvel aéroport, Air France n'avait accepté d'y transférer son trafic qu'à la condition que, le moment venu, Aéroport de Paris construise une autre aérogare destinée au seul trafic de la Compagnie nationale et des compagnies qu'elle assiste.

Préoccupée de saisir toutes les opportunités pour poursuivre son redressement financier, la Compagnie nationale estimait, par ailleurs, que l'importance de son trafic justifiait de concentrer celui-ci dans une gare dédiée, moins complexe et donc moins coûteuse au plan de l'exploitation, qu'une gare polyvalente. Les dirigeants d'Air France y voyaient aussi un moyen d'affirmer l'image de marque de la Compagnie.

Les études et les négociations qui s'en suivirent se poursuivront jusqu'à la fin de 1977 et définiront progressivement quelques principes de base.

Principe concernant l'exploitation opérationnelle :

Il définit la répartition des responsabilités dans l'exécution des missions de coordination et de gestion des moyens communs garantissant la neutralité et l'équité de traitement entre les utilisateurs.

Dans le cas d'une quasi "mono affectation" d'une compagnie majeure, ces responsabilités, normalement dévolues à ADP dans une gare polyvalente, ne recouvriraient plus de réalités tangibles et devraient se réduire à des missions d'intérêt général garantissant la neutralité de l'information et les services "normaux" fournis aux passagers tandis qu'Air France assurerait l'affectation des ressources en gare (aires, passerelles, salles de débarquement-embarquement, tapis à bagages) ainsi que le traitement de l'information opérationnelle et des procédures.

Principe concernant la gestion commerciale :

ADP est l'autorité concédante des activités commerciales et, à ce titre, maître d'ouvrage des installations et responsable du cahier des charges établissant les critères de choix des concessionnaires. L'avis d'Air France serait pris en compte pour assurer la compatibilité des choix avec sa politique d'image.

Principe de la gestion technique :

L'analyse de ce domaine se développera activité par activité selon trois niveaux complémentaires :

- la conception sur la base d'un cahier des charges exprimant les besoins de maintenance,
- l'exécution de la prestation et notamment le choix des moyens,
- le suivi, la gestion et le traitement en temps réel des incidents d'exploitation technique et leur analyse.

C'est sur ces bases, qui évolueront au fur et à mesure du développement de la négociation entre ADP et Air France que, "in fine", la répartition des tâches et le dimensionnement des moyens seront définis.

Ces principes ont été contestés par les élus du Comité d'Entreprise et les Organisations syndicales.

Pour les premiers, le contenu du relevé de décisions résultant des travaux communs Air France-ADP au sujet du partage des rôles et des responsabilités concernant la gare 2 de Roissy ("...qui leur est parvenu de façon anonyme..."), n'était pas conforme aux informations préalablement apportées par la direction lors de la séance du CE du 12 octobre 1977. Ils y voyaient le risque, mais aussi la volonté de la direction d'ADP de se défaire d'une partie des missions dévolues à l'Etablissement, prélude au début de son démantèlement.

Les Organisations syndicales ont repris ce thème, la logique de cet "accord" consacrant, selon elles, l'abandon d'une mission essentielle d'ADP en matière d'exploitation des aéroports futures, pronostiquant que le regroupement des activités d'Air France dans une gare entraînera le sous-emploi des autres installations terminales et des personnels de l'Etablissement qui y sont affectés et le risque, à terme, de nombreux licenciements et du blocage des promotions.

Dans ce contexte, le débat sur les missions fondamentales de l'Etablissement va rester très âpre, probablement entretenu, dans les années qui ont suivi, par les enjeux et les mutations de la "dynamique commerciale" annoncés par le rapport Dejou.

Pour répondre à ces interpellations, Gilbert DREYFUS affirmera que rien ne pouvait suggérer de telles considérations alors que des investissements considérables et de vastes chantiers étaient engagés pour répondre aux perspectives du développement du transport aérien à Paris, rappelant par ailleurs, les garanties sur le maintien de l'emploi, qui ont fait l'objet d'un accord en 1978.

Plus tard, en octobre 1981, il expliquera devant le Comité d'Entreprise :

“Aéroport de Paris et Air France sont deux organismes extrêmement proches bien qu'indépendants. Sous le contrôle de l'Etat, tuteur de l'un et de l'autre, ils concourent tous deux à un même objectif qui est la promotion et le développement du transport aérien en France. De plus la compagnie nationale est de loin notre client le plus important. L'Etablissement public a donc une double raison, politique et commerciale, d'avoir avec Air France des rapports privilégiés...mais, sans pour autant perdre notre personnalité et notre vocation de gestionnaire.”

Il ajoutera : “Notre but est d'assurer, dans le respect de notre mission, le meilleur service possible à notre client majeur et s'il n'est pas celui d'accroître le nombre d'agents d'Aéroport de Paris, notre but est d'utiliser au mieux les compétences de nos agents dans les domaines où ils travaillent depuis de longues années.

Les fonctions à accomplir dans une aéro-gare étant l'exploitation opérationnelle, l'exploitation technique et la gestion commerciale, seule la première sera essentiellement conduite par Air France. Aéroport de Paris assurera l'exploitation technique, d'une part parce qu'il est plus compétent dans ce domaine et d'autre part parce que ces tâches ne seront pas particulières à la deuxième aéro-gare, étant déjà accomplies sur l'ensemble des bâtiments de la plate-forme.”

Autre volet du débat : la répartition du trafic du fait de la mise en service de la nouvelle gare

C'est une question à la fois économique, politique et d'efficacité économique, que va devoir résoudre ADP et cela de façon conforme à ses objectifs stratégiques.

Ces derniers impliquent qu'au-delà des trafics d'apport résultant de la seule attractivité de Paris et de sa région, d'autres segments soient exploités qui, ceux-là, sont soumis à la concurrence et notamment :

- les trafics de correspondance entre deux tronçons internationaux,
- les trafics non réguliers (charters et bas tarifs),

pour lesquels Paris était jusqu'alors devancé par Francfort, Londres et surtout Amsterdam.

Le fait d'exploiter deux aéroports à Paris pouvait constituer un obstacle à la réalisation de ces objectifs. La répartition du trafic entre les deux cherchera donc à le contourner en facilitant les correspondances à Paris.

Les trafics charter ou bas tarifs ne posent pas ce type d'enjeu, ces compagnies pouvant opter pour l'une ou l'autre des plateformes parisiennes en fonction des coûts d'exploitation les plus faibles ou des contraintes de couvre-feu pour des vols programmés indifféremment de jour ou de nuit.

Restent à intégrer, au-delà de ces cibles :

- les critères de l'utilisation optimale de chaque plateforme et de chaque aérogare, et donc la rentabilité des activités de l'Établissement,
- l'adéquation des installations à chaque type de trafic, la réduction à la fois de l'encombrement de l'espace aérien, de l'entrecroisement de trajectoires et des temps de vol (Orly au sud-ouest, CDG au nord-est)

Enfin, politiquement, certaines compagnies aériennes, porteuses d'un pavillon national, qui n'avaient pas accepté dans un premier temps un transfert vers CDG ou qui, à l'inverse, le souhaitait, vont faire pression auprès des autorités françaises... faisant valoir qu'Air France ou d'autres compagnies françaises régulières ne rencontreraient pas ce problème dans d'autres capitales...

Il fallait donc que les différents scénarii d'affectations proposés soient suffisamment flexibles, c'est à dire progressifs et pragmatiques pour tenir compte de l'ensemble des contraintes qui vient d'être exposé. Il fallait aussi qu'ils préservent, pour ADP, la liberté indispensable à son développement sur le long terme, tout en garantissant aux transporteurs, la neutralité et l'équité de traitement que commandent ses missions de service public.

Le sujet n'est pas ici de rappeler la chronologie des différents scénarii d'affectation, mais de montrer qu'à chacune de ces étapes, ADP a toujours dû argumenter avec une rigoureuse logique, notamment face à ses tutelles et aux dirigeants de la compagnie Air France, pour que soit préservé cet équilibre.

Du point de vue du personnel, le sensible ralentissement du développement de la plate-forme d'Orly, puis son plafonnement, naturellement contraints par ses limites capacitives, et aussi par la pression des riverains, devait induire la perception d'un avenir plutôt incertain, perspective que le langage Adépien devait désigner comme un processus de "Bourgetisation".⁹⁶

L'avenir ne devait pas confirmer cette crainte. Mais bien d'autres aléas l'ont entretenue. On y reviendra plus loin.

96. Sujet d'autant plus d'actualité que la fermeture du Bourget au trafic commercial intervient en 1977.

A nouvelle aérogare, équipements nouveaux

Contrairement au terminal 1, l'aérogare 2 va être dotée d'un nouveau type de passerelles dites "passerelles fixes", par opposition aux "passerelles mobiles" en service à cette époque tant à Orly qu'à CDG1.

Ces passerelles qui ne comportent pas d'essieu moteur leur permettant de se déplacer de façon autonome sont donc des équipements simplifiés puisque la position de leur axe longitudinal est définie une fois pour toute perpendiculairement à la façade de l'aérogare.

Elles sont constituées d'une galerie principale munie en son extrémité de deux têtes d'accostage, solution offrant la possibilité de desservir les deux portes avant des avions gros porteurs, alors qu'il fallait deux passerelles télescopiques jusqu'alors.

Mais l'aérogare 2 va aussi comporter un nombre plus important de positionnements d'avions en aires éloignées. Cette caractéristique va, à la demande d'Air France, conduire Aéroport de Paris à envisager l'utilisation d'un autobus spécial permettant d'acheminer les passagers de l'avion à l'aérogare, à l'abri des intempéries et sans les obliger à changer de niveau. C'est donc la cabine qui doit pouvoir passer alternativement du niveau salle d'embarquement au niveau plancher de l'aéronef.



Aérobis en position haute

Présenté au Salon de l'Aéronautique du Bourget en 1979, le prototype retenu est composé d'une cabine Sovam et d'un châssis Trepel. Mais au cours des essais, le 27 novembre 1979, une grave avarie compromet cette solution. Sovam reprend donc seule le projet, mais avec des conséquences sur la date de mise en service. Le 16 avril 1980, le nouveau prototype

arrive sur l'aéroport Charles de Gaulle.

Aéroport de Paris en a suivi la réalisation avec son bureau d'Etudes pour l'aspect technique et l'aménagement intérieur, et ses services spécialisés pour la maintenance et pour l'exploitation.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉROBUS

- Capacité : 150 passagers dont 100 assis
- Longueur : 15,41 m
- Largeur (hors tout) : 5 m
- Hauteur (hors tout) : 4,50 m en position de roulage
- Hauteur d'élévation possible du plancher : 5,60 m
- Durée maximum nécessaire à cette élévation : 35 secondes

10 aérobis seront commandés et livrés

UNE OUVERTURE EN DEUX TEMPS

La mise en service partielle du module B est finalement repoussée au 1^{er} novembre 1981. Air France s'y installe ; le vol AF910 à destination d'Amsterdam étant le premier à en partir.

L'inauguration officielle des deux premiers modules (A et B) a lieu le 24 mars 1982 en présence de Monsieur François MITTERRAND, Président de la République, lequel gagne l'aéroport par la liaison Roissy-rail qui dessert la plateforme depuis le 30 mai 1976.



Paul ANDREU entre le Président de la République et Gaston DEFERRE, Ministre de l'Intérieur

Une page se tourne cependant

Dans le contexte économique du milieu des années soixante-dix, ADP doit réaliser des économies d'exploitation importantes alors que des milliards de francs ont été investis à CDG et à Orly. Par ailleurs, la future mise en service de la piste 2 de CDG (prévue à ce moment-là pour 1981) va générer une contrainte technique ne permettant plus au Bourget de recevoir la totalité du trafic qui y était accueilli jusqu'alors.

En conséquence et après concertation avec la tutelle et ses différents partenaires, ADP décide la fermeture du Bourget au trafic commercial régulier à compter du 31 mars 1977.

Dans ce contexte, treize compagnies sont concernées par des transferts, les unes sur CDG (SAS et KLM), les autres sur Orly (Air Lingus, Aéroflot, Balkan, Egyptair, British Midland, Garuda, Lot, Luxair, Malev, Syrianair et Tarom).

L'aviation régionale et les compagnies charters resteront encore quelques temps au Bourget en utilisant pour leurs passagers l'aile nord de l'aérogare

alors que l'aviation d'affaires appelée à y poursuivre son activité, le fera dans ses installations propres dont la construction est envisagée dans la zone qu'elle occupait jusqu'à présent...

L'aile sud de l'aérogare ainsi que six hangars seront affectés au Musée de l'Air cependant que la zone des expositions verra sa superficie portée à 40 ha et deviendra un Parc permanent.

Sur les 350 agents qui constituent le personnel d'Aéroport de Paris à cette date, 165 resteront sur place.

Lorsqu'il quittera ADP pour prendre sa retraite, **Fernand PETIOCH** se rappellera cet épisode :

“Le vaisseau aéroport n'en finit pas de modifier sa voilure, mais cette page qui se tournait fut pour moi qui, aussi bien dans les zones civiles que militaires, avait participé à la conception, à la reconstruction ou à l'entretien de tous les ouvrages d'infrastructure et de bâtiment, comme une séparation d'avec un être aimé.”