IL ÉTAIT UNE FOIS…

24 FÉVRIER 1961 : INAUGURATION DE LA NOUVELLE AÉROGARE D'ORLY

Conçue comme une vitrine de la modernité, Orly est un spectacle ! Le nouvel aéroport affirme son entrée dans l'ère de la vitesse et du transport aérien de masse. Retour vers le futur radieux des Trente Glorieuses.

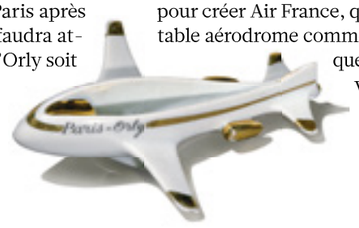
ORLY DEVIENT LA BALADE DU DIMANCHE

Le 24 février 1961, Charles de Gaulle est à Orly. Il inaugure avec faste le nouvel aéroport de la capitale. C'est l'occasion pour le chef de l'État d'exalter le dynamisme retrouvé de l'industrie française : « Par contraste avec une autre époque où l'activité intérieure française semblait bloquée au-dessous d'un certain plafond, voici qu'en l'ère industrielle notre pays s'aperçoit que toutes les limites s'éloignent. » Ces quelques mots suffisent à rappeler que l'aéroport est à la charnière de deux époques et combien il symbolise une modernité éclatante et optimiste à l'orée des « sixties ».

À l'origine, il y a un petit village, à deux lieues de Paris, installé sur les bords du plateau du Hurepoix dominant la Seine. Dans l'histoire de France, Orly a une place modeste. Au XIIIe siècle, ses habitants obtinrent de la régente Blanche de Castille un arbitrage fiscal favorable contre le chapitre de Notre-Dame de Paris après quelques manifestations bruyantes. Il faudra attendre sept cent ans pour que le nom d'Orly soit connu dans le monde entier.

Sa célébrité, Orly la doit à sa contribution à l'épopée de l'aviation au XXe siècle. Tout commence avec les premières tentatives de l'homme pour s'affranchir de la pesanteur. Vers 1910, les champs du plateau voient les aéroplanes s'élever dans le ciel, portés par les vents qui balaient l'Île-de-France. Arrive la Première Guerre mondiale. En 1918, l'aérodrome est confié à l'armée américaine, qui installe les premières infrastructures qui permettent, la guerre finie, à l'aviation civile de prendre son essor. C'est le temps où l'aviation est passée d'un sport pour « fous volants » à une véritable industrie. Pistes, hangars, ateliers prennent possession des champs, entre le village et la nationale 7. Dans les années 1920, la France est en tête de l'industrie aéronautique, ce qui n'est pas rien. Les compagnies de transport du courrier se multiplient et s'installent au Bourget, site idéal à proximité de la capitale et des zones industrielles.

À partir de 1930, les débuts du transport de passagers nécessitent de nouveaux moyens et davantage de capitaux. Plusieurs compagnies fusionnent en 1933 pour créer Air France, qui s'installe au Bourget, le véritable aérodrome commercial de Paris. En 1927, c'est là que Lindbergh atterrit après sa traversée de l'Atlantique. Jusqu'à la guerre de 1940, Orly reste un aérodrome à vocation »»



CDJ / BRIDGEMAN IMAGES

ROGER-VIOLLET

Sur les terrasses, si près des avions qu'on pourrait les saisir, curieux et badauds se pressent. On vient assister au ballet aérien, s'évader en reniflant du kérosène... Orly fait rêver, il attire plus de 4 millions de visiteurs par an, bien plus que la Tour Eiffel.

ROGER-VIOLLET

1918. Les alliés établissent un camp d'aviation au sud de Paris. Sur les terres agricoles d'Orly, qui accueillaient les performances de quelques « fous volants », sort en un mois une base militaire américaine. La paix revenue, le terrain devient aérodrome, abritant structures civiles et militaires, dont deux hangars géants pour ballons dirigeables (ici, en 1923).

» essentiellement militaire. Des écoles de pilotage y sont fondées, l'aviatrice Hélène Boucher y effectue ses premiers vols. C'est aussi le temps des aéroclubs, qui proposent meetings et baptêmes de l'air, attirant un public toujours plus nombreux. Orly est voué à la promotion de l'aviation.

À l'été 1940, la Luftwaffe s'installe à Orly. Les Allemands construisent deux pistes et doublent la superficie du terrain. En août 1944, l'US Air Force prend possession de l'aérodrome. Les installations se modernisent, une tour de contrôle équipée d'un radar puissant est installée. Orly devient une base importante en Europe entre différents sites français de l'Otan : Paris, Fontainebleau et Rocquencourt.

Mais la guerre est l'occasion de réfléchir à l'avenir de l'aéronautique et de l'aviation civile. Les projets de modernisation des équipements se multiplient à Vichy comme à Londres. Le premier prévoit la rénovation des 800 aérodromes français, le second de lancer le chantier d'un grand aéroport à l'ouest de Paris. Prévu à Guyancourt, le plan de Londres, après bien des discussions, s'arrête sur Orly à la Libération. Pour conduire le projet, Aéroport de Paris est créé en janvier 1947 : son statut s'inspire de celui des ports maritimes de commerce. L'aventure du nouvel aéroport parisien commence. La superficie est doublée, la nationale 7 est franchie et même déviée, sept pistes sont prévues dans l'axe des vents dominants (sud-ouest). Au centre du plan du « Grand-Orly », on élèvera un bâtiment unique pour aérogare, à la différence des aérogares américaines qui privilégient un bâtiment central flanqué de satellites. Pendant ce temps, l'armée américaine

API/GAMMA-RAPHO

Le site d'entraînement se prête aussi aux exploits et compétitions. Les meetings aériens et automobiles y attirent les foules. En 1940, les Allemands s'emparent du terrain. En 1944, les 2 pistes sont détruites. L'aérodrome est placé sous commandement de l'Otan jusqu'en 1946.

USIS-DITE / BRIDGEMAN IMAGES

continue d'utiliser les infrastructures ; dès lors, quand les vols commerciaux internationaux sont possibles grâce aux nouvelles structures d'accueil, la Pan Am et la TWA opèrent à Orly. Conçu pour 500 000 passagers par an, Orly en accueille 900 000 en 1953, l'année où Air France s'installe sur le site. Les plans doivent être revus.

C'est le sort des grandes infrastructures de transport que de devoir se transformer constamment pour suivre l'évolution des flux et des techniques. Orly n'échappe pas à la règle. Avant même son inauguration officielle en 1961, l'aérogare parisienne est déjà obsolète. En 1955, la Pan Am annonce son intention d'enrichir sa flotte d'avions à réaction. Les pistes sont trop courtes et trop étroites, l'entretien doit être revu, comme les procédures de vol. Mais voilà, un avion à hélice met dix-sept heures pour relier Paris à New York via l'Irlande, huit heures seulement avec un DC 8 (Douglas) ou un B 707 (Boeing). En 1955, Sud-Aviation fait voler la Caravelle, premier biréacteur civil au monde produit en série (1).

En 1957, le plan d'Orly est modifié en conséquence et les travaux s'accélèrent. Quand Yvonne de Gaulle baptise en 1959 la nouvelle Caravelle, le pont sur la nationale 7 est achevé, il est capable de porter des avions de 250 tonnes. Pendant ce temps, les ingénieurs des Ponts et Chaussées gagnent le pari des infrastructures routières. Une autoroute relie la capitale à Orly avant de poursuivre vers Corbeil. L'automobile fait partie du plan du Grand-Orly, tout comme l'urbanisme.

Ce plan fait partie d'une réflexion plus générale portant sur l'évolution de la région parisienne. Après des tâtonnements, c'est Paul Delouvrier, haut fonctionnaire bientôt nommé préfet de la région, qui en donnera les traits principaux dans la décennie 1960. Orly est totalement intégré au projet, l'aéroport est un des pôles de croissance sur lesquels s'appuie le schéma directeur de la région parisienne. Des villes nouvelles assureront l'équilibre démographique, comme Évry. Le grand marché de Rungis complète le dispositif à partir de 1969. Un point noir, le réseau ferré, qui peine à suivre les évolutions. L'aérogare ne parviendra jamais à bénéficier d'un lien efficace par le train avec la capitale, malgré les incitations. Dans ce plan gigantesque, dont les grandes lignes sont définies en 1963, Delouvrier a déjà prévu la construction d'un nouvel aéroport au nord-est. Roissy-en-France sera le second pôle d'équilibre aéroportuaire. Déjà, quand la nouvelle aérogare est inaugurée par de Gaulle en 1961, Orly est sur la voie du déclassement.

Pourtant, à cette date, Orly, à bien des égards, symbolise les grandes métamorphoses des sociétés européennes quinze ans à peine après la fin de la guerre. L'expansion créatrice est à l'œuvre dans tous les domaines. Le bâtiment qu'inaugure Charles de Gaulle est une prouesse architecturale, technique »

Les États-Unis dominent l'aviation civile. Ici, un Douglas C-54 offert à de Gaulle par Truman, remis à Orly en 1945. Mais la France entend assurer son indépendance, pour ses escadrilles militaires et pour sa nouvelle compagnie nationale, Air France. La course au jet est lancée.

USIS-DITE / BRIDGEMAN IMAGES

AGIP / BRIDGEMAN IMAGES

Le 29 mars 1959, la Caravelle est inaugurée à Orly Nord, sous les bons auspices de « tante Yvonne ». Tout autour, un chantier colossal propulse Orly en avant. On franchit la nationale 7 pour édifier la future aérogare sud, et relier Paris par une bretelle sur l'autoroute du Sud.

AGIP/BRIDGEMAN IMAGES

AGIP/BRIDGEMAN IMAGES

Pour aménager les 7 nouvelles pistes d'envol, longues de 3 300 m, le tracé de la nationale a été modifié. La route s'engoufre sous l'aérogare. Ici, en 1959. La bâtisse de 700 m de long, à l'ossature métallique, sort de terre. L'architecture d'acier, d'aluminium et de verre est une innovation technique majeure.

ADP

KEYSTONE-FRANCE/GAMMA-RAPHO

Design dernier cri, tenues chics des hôtesses, comptoirs soignés, bars, boutiques de luxe, cinéma… rien n'est trop beau pour promouvoir l'aéronautique, asseoir la stature internationale de «Paris-Orly». Dès sa mise en service, l'aéroport reçoit 9000 passagers par jour.

ADP

AGIP / BRIDGEMAN IMAGES

Dès 1960, Nikita Khrouchtchev est le premier chef d'État accueilli par de Gaulle à l'aérogare sud, «l'une des plus frappantes réalisations françaises», claironne le général.

AFP

Où sont les stars? À Orly! Où on les sollicite… Descentes d'avion, tournages et idylles naissantes sur le tarmac… le charme opère. Le couple vedette, en 1961, Alain Delon et Romy Schneider.

ROGER-VIOLLET

La métamorphose d'Orly s'inscrit dans le grand schéma de développement de la région parisienne: villes nouvelles (Évry, à 25 km d'Orly), périphérique de Paris, quartier de la Défense, grand marché de Rungis, et déjà l'aéroport de Roissy au nord…

» et esthétique. C'est ce triple succès qui fait dès son ouverture sa popularité, l'associant à celle, toujours vive, du monde de l'aviation. L'aérogare est tout à la fois la vitrine de la modernité et celle de la France.

La modernité, c'est d'abord l'audace d'un architecte, Henri Vicariot. Celui-ci emprunte lors d'un voyage aux États-Unis le concept du mur-rideau, une façade légère qui enveloppe le bâtiment sans participer à sa stabilité et qui est seulement appuyée sur la charpente d'acier et de béton. Ainsi, la technique libère complètement les surfaces au sol et permet toutes les transformations possibles. Enfin, la lumière est omniprésente à l'intérieur. Une impression agréable de légèreté se dégage de l'immeuble. Vicariot s'associe à Jean Prouvé, le célèbre architecte, qui a la mission de penser l'aménagement intérieur. Ainsi, ingénieurs, architectes, décorateurs travaillent main dans la main à la construction de l'aérogare sud, ensemble provisoire et premier banc d'essai avant d'entreprendre en 1957 le chantier des installations terminales, le futur Orly-Sud, inaugurées en 1961. Mais le succès est tel auprès du public qui vient en masse regarder les envols et les atterrissages depuis les premières installations que les architectes doivent concevoir le nouveau bâtiment comme une attraction touristique. C'est l'origine de la célèbre terrasse qui attire les visiteurs du dimanche que chante Gilbert Bécaud en 1963, un hymne à la banlieue nouvelle, aux temps nouveaux, où le futur se décline en fonction du progrès technique.

À Orly, le moderne s'invite partout, jusqu'au mobilier. Les espaces d'attente sont confortables et soignés. Les passagers sont encore des privilégiés à qui l'on confère le droit à un plaisir, celui de vivre un moment exceptionnel. Les tenues du personnel d'accueil comme de celui de vol doivent être à l'image de cet instant rare. Les couturiers rivalisent de talent pour habiller les hôtesses de l'air de chaque compagnie, une profession très féminine à l'époque. Le métier de pilote de ligne, très masculin, fait rêver les garçons. Les commerces duty free sont l'incontournable manifestation du chic parisien et d'un luxe international. Cinéma, drugstore mais aussi restaurants de qualité attirent aussi bien les voyageurs en transit que les visiteurs du dimanche. Modernité, confort, voyage, tous les ingrédients sont là pour qu'Orly devienne la vitrine de la France.

Dès 1960, Nikita Khrouchtchev est accueilli par de Gaulle à l'aérogare sud. Neuf ans plus tard, le même de Gaulle reçoit Richard Nixon, tout juste élu président des États-Unis, manifestement ravi d'être à Paris; un an plus tard il traversera la même aérogare pour se rendre à la cérémonie d'obsèques du général. Le glamour aussi s'y donne en spectacle. En avril 1958, Alain Delon y rencontre Romy Schneider sous les flashs de la presse. Orly est tellement populaire que le bâtiment imaginé par Vicariot devient un décor incontournable du cinéma. Dans «Le cave se rebiffe», tourné sur place au printemps 1961, Gabin est accueilli par Bernard Blier à Orly et pour rejoindre Paris ils empruntent la toute nouvelle autoroute. Et cela ne s'arrête plus: «le Clan des Siciliens», «le Grand Blond», sans parler de «Playtime», de Jacques Tati: le cinéma est tombé amoureux d'Orly.

Le tragique s'invite aussi quand en 1975 un vol d'El Al, la compagnie israélienne, est pris pour cible par des Palestiniens dirigés par le terroriste Carlos, qui trois jours plus tard revient prendre des otages pour fuir vers Bagdad. Avec ces années 1970, l'aviation entame son chemin de croix en rencontrant le terrorisme.

Dès la fin des années 1960, Orly est au maximum de ses capacités et doit être relayé par un aéroport plus grand. Ce sera Roissy. En outre, Delouvrier l'avait prévu, l'emprise urbaine gagne du terrain. Il faut prendre en compte les nuisances sonores: dès 1968, une suspension des vols de 23 h 30 à 6 heures est décidée.

Aujourd'hui, Orly a quatre terminaux. Le site est relié au RER B par Orlyval. En 2019, près de 32 millions de passagers sont passés par l'aéroport mythique. Mais, désormais, prendre l'avion ne fait plus rêver. À la gestion de masse s'ajoutent les contraintes de sécurité et maintenant sanitaires. Bécaud est bien loin, et Brel nous l'a chanté depuis, Orly est bien triste aussi le dimanche. ★

PASCAL CAUCHY
Historien

(1) Voir l'«HD» n° 463 du 21 mai 2015, «Le 27 mai 1955, avec la "douce" Caravelle, l'envol de l'aviation moderne», par Fabrice Grenard.

EN SAVOIR PLUS

«ORLY. AÉROPORT DES SIXTIES», TEXTES DE P. DAMM ET L. BARTOLETTI, ÉDITIONS LIEUX-DITS, 2020, 176 PAGES, 255 ILLUSTRATIONS; ÉDITION BILINGUE FRANÇAIS-ANGLAIS.
La riche chronique du plus célèbre aéroport français, illustrée par des documents photographiques exceptionnels. Témoignage d'un âge d'or de l'aviation commerciale, attraction populaire et luxe des temps nouveaux, Orly est entré dans la mythologie des années 1960.

LAURENT GRANDGUILLOT/REA

Les halls vides des terminaux 3 et 4. Orly accueillait encore plus de 33 millions de passagers en 2018. Frappé de plein fouet par la pandémie et par la crise écologique, aujourd'hui, c'est tout le secteur aérien qui bat de l'aile.