

Orly, future gare aérienne

Christian Guy, *Le Monde illustré*, septembre 1945

“C” est avec une parfaite compréhension des choses que le général de Gaulle accueillit, le 7 septembre dernier, la proposition des ministres de l’Air, de la Reconstruction et des Travaux Publics, relative à la construction de l’aéroport parisien d’Orly.

Peu de jours auparavant, tandis que le chef du gouvernement visitait le nouvel aérodrome de New-York en compagnie du maire La Guardia, celui-ci l’avait déjà convaincu de la nécessité, pour une grande capitale, d’avoir à sa disposition un terrain apte à satisfaire les immenses besoins que nécessiteront les relations aériennes internationales de demain.

Mais pourquoi donc, dira-t-on, avoir choisi Orly comme centre de la future plaque tournante aérienne de Paris ?... Jusqu’à présent, beaucoup de gens estimaient que, seul, Le Bourget était à même de remplir cet office. Beaucoup de gens, sauf les techniciens. Dès leur première enquête, ceux-ci s’étaient aperçus, en effet, que la situation de ce terrain ne permettait pas d’y faire les agrandissements nécessaires sans engager de vastes travaux que la présente situation économique de la France n’autorisait pas encore. À Orly, au contraire, l’utilisation des pistes en service permet déjà d’assurer un gros trafic.

Une remarque toutefois : il n’est pas question pour l’instant de rayer Le Bourget, et quelques autres terrains secondaires, du nombre des aérodromes parisiens. L’aménagement grandiose du terrain d’Orly n’est, en fait, que le début d’un vaste plan, dans l’ordre duquel suivra l’aménagement d’autres aéroports, le tout tendant à former ce que, d’ici à quelques années, l’on verra être « Paris Aérogare Internationale ». Un grand projet de demain.

L’historique du terrain d’Orly est simple. Adapté peu avant la guerre aux besoins de l’aéronautique navale, il était, à cette époque, caractérisé par les immenses hangars à dirigeables qui furent plus tard détruits par les bombardements. Pendant l’occupation, les Allemands y apportèrent certaines transformations ; ils poussèrent même la construction et l’aménagement de plusieurs pistes d’atterrissage pour gros appareils. Ces constructions et ces aménagements de pistes furent poursuivis avec plus d’ampleur encore par les Américains, dès leur arrivée. Aujourd’hui, la guerre est derrière nous. Et alors que le « cessez le feu » vient d’ouvrir pour l’aviation civile une ère presque inimaginable quant à l’intensité du trafic à envisager, les hommes du Nouveau Monde se sont offerts d’eux-mêmes à abandonner petit à petit l’aérodrome. Indiscutablement, les plans du futur Orly sont choses gigantesques.

Grosso modo, l’on envisage d’augmenter la surface totale du terrain d’une fois et demi de ce qu’elle est en ce moment, de façon à aboutir à une superficie utilisable de plus de 10 000 mètres carrés. Pour cet agrandissement, la principale des difficultés rencontrées fut évidemment la question des expropriations. À l’heure actuelle, le terrain d’Orly s’étend sur le côté gauche de la route nationale « Paris-Fontainebleau ». Les plans indiquent clairement que, sur une longueur de 800 mètres, cette route sera rendue souterraine afin de permettre au terrain de passer par-dessus et de s’allonger sur le côté droit. Le champ des expropriations ne se fixera donc que sur ce dit côté droit. Pourtant, il est juste de dire qu’au cours de l’établissement de leurs plans, les architectes, tenant compte de la crise du logement, se sont efforcés d’englober le moins de maisons existantes possibles.

Au pis aller, les agrandissements du terrain d’Orly vont exproprier les locataires ou propriétaires de quatre cents maisons. À quelques centaines de mètres de là, des lotissements seront construits pour accueillir les personnes expropriées. D’une manière générale, la rive droite de la route nationale sur laquelle se fera l’extension de l’aérodrome mondial d’Orly ne comprend guère que de vieux villages. Seuls des propriétaires sans attaches ont fait, çà et là, construire des villas ou de petites maisons de campagne... Peut-être pourtant, quelques âmes sentimentales trouveront-elles motif à soupirer lors de la disparition du

petit village de Paray, où Victor Hugo et Juliette Drouet se rendirent souvent... Mais Paray ayant été déjà aux trois quarts détruit par des bombardements, la perte ne sera pas très grande pour les amateurs de vieux souvenirs.

Il est à considérer que les plans d’aménagement prévoient un délai de cinq années pour l’adaptation totale de l’aéroport d’Orly au rôle qu’il doit jouer. Ce n’est pas seulement par ses dimensions, par la sécurité ou la facilité des opérations d’envol et d’atterrissage qu’on pourra faire que le terrain d’Orly présente de sérieux avantages. Les voyageurs y bénéficieront d’importantes facilités pour y séjourner comme pour gagner rapidement la capitale. Car, s’il est évident que d’importants bâtiments seront installés au centre du terrain pour y former une aérogare magnifique, des bâtiments annexes, dits de liaison, et beaucoup plus importants encore seront installés au cœur même de Paris. D’Orly donc, comme des autres terrains d’ailleurs, une voie ferrée reliera les pistes à Paris. Mais cette voie ferrée ne sera pas le seul chemin entre le terrain et l’aérogare. Effectivement, les techniciens envisagent d’établir un service régulier d’omni- →

