



HAL
open science

8 mars 1974: inauguration de Roissy Charles-de-Gaulle, au carrefour de deux époques

Nathalie Roseau

► To cite this version:

Nathalie Roseau. 8 mars 1974: inauguration de Roissy Charles-de-Gaulle, au carrefour de deux époques. *The Conversation*, 2024. hal-04497564v2

HAL Id: hal-04497564

<https://hal.science/hal-04497564v2>

Submitted on 24 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THE CONVERSATION

L'expertise universitaire, l'exigence journalistique



Le terminal 1 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et son patio central fêtent leur 50 ans. Shutterstock

8 mars 1974 : inauguration de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, au carrefour de deux époques

Publié: 7 mars 2024, 17:18 CET

Nathalie Roseau

Professeure d'urbanisme, École des Ponts ParisTech (ENPC)

« La plus rigoureuse austérité aura présidé à l'inauguration officielle de l'aéroport Charles de Gaulle. Quel contraste avec la grande fête d'Orly il y a treize ans. »

Tel est ce que l'on pouvait lire dans *Le Figaro* au lendemain de l'inauguration du troisième aéroport de la région parisienne, le 8 mars 1974, il y a tout juste 50 ans. Annoncé à l'origine, le président Georges Pompidou envoie son premier ministre Pierre Messmer pour célébrer sobrement l'achèvement du chantier. Le président ne s'est pas déplacé en signe de deuil. Quelques jours auparavant, un DC-10 de la Turkish Airlines s'est écrasé en forêt d'Ermenonville, provoquant la mort des 346 occupants de l'appareil. Surtout, il souffre d'une maladie grave qui l'emportera un mois plus tard.

À cette date, la France a bénéficié de la croissance fulgurante des « trente glorieuses », avec des succès industriels dont la création franco-britannique du Concorde et la mise en place des premiers réacteurs nucléaires. Pourtant, au moment où s'inaugure Roissy, l'optimisme se voile du doute. Le premier choc pétrolier a redoublé l'instabilité géopolitique mondiale, exacerbant la critique de la société de consommation alors qu'a déjà sonné l'alerte sur les limites planétaires.

Le « moment » Roissy, qui a fait l'objet de nos travaux, marque un tournant, un changement radical. Il se matérialise par le surgissement de l'aéroport dans le paysage agricole de la « Vieille France » qui, selon le quotidien *France Soir* du 12 février 1974, « provoque un choc ». Commémorer aujourd'hui Roissy permet de revenir sur le chemin parcouru par l'aéroport, témoin de la dérégulation d'une économie aérienne qui, en un demi-siècle, a connu un essor fulgurant dans le contexte des dérèglements globaux.

Du silence au coup de tonnerre

Le nouvel aéroport était dénommé à l'origine « Paris III » puis « Paris Nord », avant de prendre le nom d'un des villages qu'il colonise, Roissy-en-France, accolé à celui du président Charles de Gaulle à la mort de ce dernier. L'infrastructure est envisagée dès 1957, date à laquelle un site est repéré en Plaine de France à 25 kilomètres de Notre-Dame de Paris. Composés de terres agricoles libres de constructions, plus de 3 000 hectares sont préemptés, traduction de l'« appétit dévorant » de l'Aéroport de Paris, selon la formule de 1963 de Pierre-Donatien Cot, alors son directeur général.

Décidée par arrêté du 16 juin 1964, trois ans après la modernisation d'Orly dont la saturation est déjà certaine, la réalisation de l'aéroport débute en 1966, portée par un État puissant engagé dans un grand mouvement d'aménagement du territoire. Elle participe de l'extension régionale du « nouveau Géant Paris-Banlieues », formule que l'on peut lire dans *Paris Match* en 1971, auquel concourent les réseaux autoroutiers et ferrés, les villes nouvelles, les grandes opérations de modernisation comme La Défense, Montparnasse ou les Halles.

Le terminal 1 en chantier, en septembre 1971. AFP

Conçu par les équipes pluridisciplinaires d'Aéroport de Paris dont Paul Andreu est l'architecte en chef, le « super-aéroport » est prévu pour accueillir 30 millions de passagers par an. Il est le premier au monde à être spécialement conçu pour les avions gros porteurs et les supersoniques. Aérogare, château d'eau, tour de contrôle, centrale d'énergie, hôtel, bureaux, voies d'accès : le chantier XXL se réalise en un temps record (huit ans), respectant l'enveloppe fixée des coûts (1,6 milliard de francs) que l'autorité aéroportuaire assume quasi intégralement.

Le silence avec lequel se construit l'aéroport contraste avec le coup de tonnerre que produit son ouverture. Plus d'une centaine d'articles sont publiés, relayés par la presse internationale qui célèbre, non sans ambivalences, le futurisme de l'aéroport. « La fantascienza è realtà » (*Il Sole*), « Der Koloss aus dem Jahr 2000 » (*Abendpost*), « Frightening look towards 2001 » (*The Sydney Morning Herald*). *2001 L'Odyssée de l'espace*, le film de Stanley Kubrick sorti en 1968, est présent dans les esprits.

L'inauguration est un événement, largement couvert par la télévision et la radio. Le cortège officiel des DS noires salue le Concorde perché sur le tarmac. Accompagné d'Olivier Guichard, ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire, et André Decelle, président d'Aéroport de Paris, Pierre Messmer parcourt en une heure le dédale de l'aérogare avant de prononcer son discours en présence de nombreux invités, chefs d'État étrangers et personnalités. Quelques jours plus tard, le 13 mars, atterrit à Roissy le premier avion, un vol transatlantique de la compagnie TWA parti de l'aéroport de John Fitzgerald Kennedy à New York.

Télescopage des futurs

« À peine terminé, on sait déjà qu'il est dépassé »

Dès son ouverture, Le Monde salue « une machine à prendre l'avion » qui doit absorber, écouler, contrôler des flux dont la croissance est anticipée comme massive (15 % par an).

Cette conscience d'un temps qui s'accélère fascine. Nombreux seront les premiers utilisateurs de Roissy qui chronomètrent leur « voyage » dans l'aéroport, célébrant les quelques minutes seulement qui les séparent de l'avion. « Quand le train court après l'avion » : les louanges du nouvel aéroport contrastent d'ailleurs avec la critique de ses liaisons terrestres, dont l'insuffisance est déplorée, alors qu'un projet d'aérotrain, envisagé par ADP et porté par l'ingénieur Jean Bertin pour prolonger au sol la grande vitesse aérienne, a été abandonné. De fait, la question de la démocratisation de la vitesse est posée. Est-elle accessible à tous ?

Comment projeter le futur sans modèle ? Cette autre question travaille l'imagination des concepteurs. L'an 2000 est l'horizon du plan d'aménagement de l'aéroport qui déploie en 1967, sur le modèle de Roissy 1, cinq autres terminaux de forme identique dite en « roue de bicyclette ». Mais alors que le chantier s'est engagé, le plan doit se transformer, pour s'adapter aux aléas des trafics.

Plan initial de l'aéroport.

Paul Andreu le dira en 1978 :

« En 1970, tout est fixé du Roissy actuel mais le Roissy futur s'estompe. Un autre présent s'installe dans le futur. »

Roissy 2 s'étudie dès 1969, dont l'expansion est ouverte et flexible. La nouvelle aérogare ouvrira son premier terminal (B) en 1982, et ne cessera de s'agrandir jusqu'à la mise en service, 40 ans plus tard, du dernier satellite d'embarquement. C'est tout l'enjeu des grands projets d'infrastructure. Du fait de leur destinée moderne, ils semblent perpétuellement courir après le futur : le futur du passé qu'ils réalisent comme le futur du présent qu'ils anticipent. Ces deux futurs se télescopent.

Cette croissance ne se fait pas sans mal. L'activité de Roissy fait l'objet de nombreuses contestations qui, s'agissant des aéroports, ont une histoire longue. Ainsi, au moment où se réalise Roissy, New York se heurte à des oppositions vives, conduisant à l'abandon en 1971, de son projet de 4^e aéroport. À Tokyo, la lutte contre la réalisation de l'aéroport de Narita donne lieu à l'un des mouvements de résistance les plus importants de cette période (1968-1978) dont la répression, violente, fera 10 morts.

En France, dès l'ouverture d'Orly-Sud, les riverains s'étaient mobilisés contre les nuisances de l'aéroport, obtenant un couvre-feu nocturne en 1968. Et, à l'approche de l'ouverture de Roissy, le quotidien *France Soir* souligne la présence encore invisible mais déjà imposante de l'aéroport.

« 250 000 personnes autour de Roissy vivent leurs derniers jours de silence. »

Il ajoute :

« Les techniciens [du district de la région parisienne] considèrent ces communes comme "sacrifiées". La leçon d'Orly visiblement n'aura servi à rien. »

Conflictualité des intérêts

Depuis, l'activité de l'aéroport a essaimé au-delà de son périmètre stricto sensu. Les sites et leurs dépendances, les clôtures et leurs rives, les voies terrestres et les routes aériennes ont conduit à la formation d'un « Grand Roissy » cohabitant non sans mal avec les villes qui lui préexistent. L'écrivain François Maspéro et la photographe Anaïk Frantz les avaient arpentées il y a plus de 30 ans, dans leur récit initiatique *Les Passagers du Roissy Express*.

L'intensification aéroportuaire est-elle compatible avec le droit commun de la ville ? Roissy est devenu une centralité métropolitaine alors même que son habitabilité reste à penser et que sa représentation démocratique est posée, comme l'a montré la controverse sur le projet gouvernemental de privatisation des Aéroports de Paris.

Depuis le choc pétrolier inaugural, les événements de l'histoire n'ont cessé de marquer l'aéroport de ses stigmates (conflits armés, terrorismes, migrations, crises sanitaires), renforçant la dimension géopolitique de ce lieu banal et exceptionnel à la fois. Le demi-siècle écoulé doit enfin nous faire réfléchir à la place qu'occupent ces infrastructures dans nos devenirs écologiques.

Roissy est un paysage politique, au sens où il porte une dimension fortement anthropique qui reformule des sols entiers, en même temps qu'il doit se défaire d'une emprise sur la terre dont nous ne sommes que les usagers. *Madrapour, Lumière noire, Bird People, Aeropolis* : les multiples contre-regards produits par la littérature, le cinéma, la photographie n'ont cessé de repolitiser ces espaces et leurs usages, aujourd'hui plus que nécessaires pour mieux expliciter les aspirations d'un monde habitable.

La Cité de l'architecture et du patrimoine consacre actuellement une rétrospective à l'œuvre architecturale de Paul Andreu, décédé en 2018. L'architecte de Roissy, pour qui l'aéroport devait incarner une expérience unique de l'espace du voyage, regrettait que la valeur du temps de transport soit trop souvent considérée comme faible, réduite à un « tunnel » que le « process » aéroportuaire a exacerbé. Si cette valeur (re) devenait positive, disait-il, alors nous pourrions décélérer et réconcilier les transports avec le paysage, la vie urbaine, l'écologie. Le demi-siècle de Roissy doit nous interroger sur la valeur de la vitesse, celle des mobilités et des croissances, dont le coût environnemental est en question.