

De VIRY à ORLY

A la fin du dix neuvième siècle, la naissance du moteur à explosion va lancer l'automobile et quelques années plus tard favoriser l'envol des premiers avions de façon autonome. Dans son poème "Zone" (Alcools, 1918), Guillaume Apollinaire présente «Port Aviation, à Viry Chatillon », comme un lieu de progrès. Premier aérodrome du monde, Port Aviation est situé en contrebas du plateau de Longboyau, à vingt kilomètres de Paris. On y accède par la gare de Juvisy et celle de Savigny, la première étant destinée au public populaire, la seconde aux invités de marque. En effet, l'aviation est considérée comme un sport de luxe dont la promotion est assurée par les affiches, les magazines, les journaux que savent lire les Français depuis les lois d'obligation scolaire de 1881, les photographies et le tout jeune cinéma de l'entame du siècle. Toute démonstration est une « une fête ».

I - PORT-AVIATION

A -AVANT VIRY

La machine à vapeur existe pour le rail et l'eau depuis 1825. malheureusement son poids interdit tout essai concluant dans l'air. En réalité, les premiers engins volants sont des cerfs volants habités. Or, Clément Ader a fait décoller son Eole III à vapeur en 1898. Ce n'est qu'un essai sans lendemain. En effet, en 1905, lors d'un concours d'aviation vingt huit aviateurs répondent à l'appel des organisateurs : «Du haut d'un pylône de trente huit mètres, on lançait les machines volantes». Plusieurs d'entre elles ont réussi à fournir des planements de vingt à quarante secondes. Autre exemples : en 1906, l'avion de Santos Dumont est porté dans l'air à l'aide d'un dirigeable puis, lâché, il parcourt soixante mètres de hauteur, et ce à Bagatelle. Mais c'est le capitaine Ferber qui, le premier, à l'idée de placer un moteur d'auto sur son avion.

B - LES PIONNIERS

En ce début de siècle, celui qui se lance dans l'aventure de l'aviation doit pouvoir disposer de solides revenus. Farman investit dans son entreprise de recherche les gains énormes produits par sa fabrique de châssis d'automobiles. Les frères Voisin héritent d'une fortune considérable. Louis Blériot, ingénieur des Arts et Manufactures, gagnent beaucoup d'argent à vendre les phares de voitures qu'il fabrique. Quant au milliardaire Santos Dumont il peut tout se permettre. Ces pionniers sont les inventeurs, les ingénieurs et les pilotes des machines qu'ils construisent. Ils ont tous commencé par l'étude de l'automobile, considérée elle aussi comme un sport. Ils sont tous jeunes, dynamiques, diplômés des Grandes Ecoles d'ingénieurs, et de milieu aisé. Mais leur problème à tous est le manque d'espace pour s'entraîner près de Paris.

Issy les Moulineaux est, il est vrai, considéré par tous les historiens comme le berceau de l'aviation. En 1909, cette commune se trouve encore entourée par un immense bidonville parcouru par des chiffonniers et une foule de miséreux. L'armée entretient à la périphérie quelques hangars dans lesquels elle entrepose des dirigeables. Il appartient aux militaires : c'est le terrain d'entraînement des régiments de cavalerie et de la Garde Républicaine. Il est bordé par les fortifications de Paris, « les fortifs », comme on disait alors. Là les pionniers se heurtent aux militaires : on ne leur accorde des essais qu'entre quatre et six heures du matin, avant l'arrivée des chevaux, comme sur les hippodromes parisiens, d'ailleurs. Mais à Issy, les pilotes doivent en payer de leur poche la surveillance. Ecœuré, Blériot part pour Etampes Mondésir, Farman pour Mourmelon et Ferber pour Viry Chatillon.

C - LA NAISSANCE DE PORT AVIATION

Le 30 juillet 1908 Monsieur Dussaud crée une association pour développer et encourager l'aviation. Il découvre au pied du plateau de Longboyau un terrain plus vaste que Longchamp, bien abrité du vent, la légèreté des engins ne pouvant lui opposer aucune résistance ! La piste elliptique a trois kilomètres de développement et les tribunes peuvent contenir sept mille personnes. Autour du stade, Monsieur Tronchet, architecte du gouvernement dispose divers chalets destinés au bon fonctionnement de la nouvelle installation : hangars pour aéroplanes et dirigeables, ateliers, restaurants, poste télégraphe, sémaphore, etc... Des écuries accueillent les chevaux, les garages, les voitures. La décoration s'inspire du vol des oiseaux. L'inauguration ne peut avoir lieu en même temps que la bénédiction en raison des rigueurs de la saison. La bénédiction a lieu le 31 mars 1909 par Monseigneur Amette, archevêque de Paris, qui bénit l'aérodrome et baptise deux aéroplanes, comme on bénit la mer et baptise un navire. Une école de pilotage commence à fonctionner dès les premiers beaux jours sous l'impulsion du capitaine Ferber. Le 23 mai 1909 Port Aviation est enfin inauguré. Déception : pour l'occasion les vingt mille personnes qui s'étaient déplacées durent s'en retourner sans n'avoir rien vu. En effet, dans Paris, journaux et affiches ne cessent de proclamer les exploits des aviateurs, mais ne parlent jamais des conditions atmosphériques, pas même à l'entrée du champ d'aviation... Après deux heures d'attente apparaissent enfin deux appareils qui ne peuvent s'envoler ! Une partie de la foule se retire, une autre envahit le terrain. Au moment où il ne reste plus personne, Delagrange réussit vers sept heures du soir, à faire le tour de piste à quatre ou cinq mètres de hauteur ! La presse n'est pas tendre ! Qu'importe, cela ne décourage pas la Société d'Encouragement à l'Aviation Civile qui organise une réunion le 4 juillet 1909 pour secourir les sinistrés des inondations du Midi. Blériot bat son propre record mais Ferber, lui, enlève le prix Lagatinerie. Malgré l'accident mortel arrivé à Eugène Lefebvre sur un biplan Wright, le 7 septembre 1909, les animateurs préparent de grandes manifestations.

D - LES FETES

La grande quinzaine de Paris doit avoir lieu du 3 au 18 octobre 1909. A cette fin on entreprend de grands travaux d'aménagement et de transformation de Port Aviation. On envisage tous les cas de figures possibles sauf le succès époustouflant de la manifestation. Au début, rien de bien excitant : les pilotes ne dépassent pas d'honnêtes moyennes. Mais le dimanche 10 octobre 1909 l'affluence des Parisiens est telle que les milliers de voyageurs, dont c'est le seul jour de congé hebdomadaire, après avoir passé la journée dans des voitures de classes diverses et aussi dans des wagons à bestiaux, ou sur les voies, sont ramenés à Paris sans avoir pu atteindre l'aérodrome ! Les spectateurs qui avaient pu y accéder sont si nombreux que l'organisation est absolument débordée !

Pourtant, au dessus des trois cent mille spectateurs présents, serrés et compressés, hurlant et trépidant, de gracieux appareils virevoltent dans un ciel radieux. Le soir, le public se précipite vers la gare de Juvisy qu'il prend d'assaut. Comme les trains sont en nombre insuffisant, les derniers spectateurs quittent la gare fort tard dans la nuit. Mais cette journée demeure inoubliable : pour la première fois au monde un public populaire avait fait la connaissance de « ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines » .

Une semaine plus tard, le lundi 18 octobre, vers 16 h 30, le comte de Lambert s'envole de Port Aviation de façon magistrale. Après un tour de piste à plus de soixante mètres d'altitude, il quitte le site, se dirige vers le nord et ... disparaît. La crainte, l'anxiété, l'angoisse s'emparent des spectateurs, craignant le pire.

Article de Janine Hénin

Pendant ce temps, les Parisiens, ébahis, découvrent un aéroplane Wright survolant Paris ! Arrivé au Champ de Mars, le comte de Lambert passe à droite de la Tour Eiffel et décrit, à une centaine de mètres au dessus d'elle, un cercle d'environ cinquante mètres de rayon. Au retour, pour ne pas se perdre, il survole la Seine... Et à Viry, après trois quarts d'heure d'attente, on voit réapparaître le Wright au dessus de Port Aviation. Le comte de Lambert avait fait quarante kilomètres en 49 minutes 39 secondes 4 /10^{ième}. Une grande ovation accueille son retour.

La crue de la Seine en janvier 1910 détruit tout et la société gérante des installations font faillite. En conséquence, jusqu'au printemps 1910, Port Aviation ferme ses portes au public pour cause d'inondation.

En attendant la remise en état de l'aérodrome et pour fuir une vallée inondable et inondée, Emile Dubonnet choisit la ferme Champagne, sur le plateau du Longboyau, pour s'envoler à bord de son monoplan Tellier. D'ores et déjà le plateau, des 1910, peut remplacer la vallée.

Une fois les installations reconstruites⁽¹⁾, le meeting de juin 1910 peut avoir lieu. Mais Port Aviation n'est plus ce qu'il était.

(1) Madame dans la Revue Aérienne n°32 du 10 février 1910. on peut lire : Dans notre dernier n°, nous parlions déjà incidemment des ravages causés par la crue de la Seine à Juvisy. Depuis lors, malheureusement, les dégâts causés par l'inondation se sont étendus dans tout le bassin parisien, au grand dommage de notre industrie, déjà si éprouvée par ce rude hiver. Des le 26 janvier, Issy les Moulineaux n'était plus qu'un vaste lac balayé par une houle incessante, qui venait battre les murs des hangars à ballons. A Billancourt, les ateliers Voisin étaient submergés ; à Puteaux, la Société Antoinette devait interrompre ses livraisons ; à Gennevilliers, un mètre et demi d'eau baignait l'usine Gnôme, bâtie au bord de la Seine. Cependant l'aérodrome de Juvisy, déjà complètement submergé, se recouvrait d'une nappe d'eau de deux à trois mètres de profondeur minant le talus du chemin de fer d'Orléans.

Aujourd'hui, l'eau s'est retirée en grande partie et, avec une ardeur que n'a abattue le désastre, de toutes parts on a entrepris le relèvement des ruines accumulées par l'inondation. Faisons confiance à notre jeune industrie ; elle sortira victorieuse de cette épreuve comme elle a fait de celles qui l'ont assaillie déjà.

Ce sont des mots de journaliste. On a attendu que ça sèche c'est tout !

E - LES DERNIERS JOURS DE L'AERODROME⁽²⁾

Malgré son déclin, fêtes et réunions se succèdent : il faut payer les factures ! c'est pourquoi, le 25 mai 1912, un meeting y est organisé au profit de l'aviation militaire ; un autre a lieu le 25 juin au bénéfice de la Croix Rouge et une course est organisée le 6 octobre au profit de la Caisse de Secours de l'Association pour l'encouragement à l'aviation civile.

Or, le mardi 4 novembre 1913, on apprend la vente du terrain à un promoteur de Juvisy. Mais, centre d'acrobaties aériennes et d'essais en parachute, les activités sportives de Port Aviation s'arrêtent quand, le 20 septembre 1915, après réquisition par l'armée, celle-ci y installe la nouvelle école de pilotage militaire Caudron. Jusqu'en 1917, elle forme 598 pilotes. Puis des troupes coloniales d'origine annamite occupent en partie les bâtiments disponibles. Et le premier janvier 1918, l'école belge de pilotage militaire s'y installe et de là, gagne l'aérodrome de la ferme de Champagne, le terrain d'atterrissage de Plessis le Comte et celui de la Vielle Poste⁽³⁾, le Ministère des Armées venant de réquisitionner onze hectare au ferme à Filou. Un hangar Bessonneau s'y installe et c'est le début du camp d'aviation d'Orly - Villeneuve.

(2) les derniers jours ont duré dix ans !

(3) le centre d'instruction français avait les mêmes terrains à sa disposition que l'aviation Belge, puisque vous parlez dans le S suivant d'un des moniteurs de l'école de Port Aviation : André Luguet.

II - L'AEROPORT D'ORLY

A - UN TERRAIN D'AVIATION CONNU DES 1910

En effet, suite aux inondations de 1910, à Port Aviation, des pilotes, à l'exemple d'Emile Dubonnet, font connaissance avec les terres du plateau. Puis c'est André Luguët, l'acteur bien connu, qui, au cours d'une émission de radio, déclare avoir été le premier aviateur à s'être posé, au début de la première guerre mondiale, sur l'aérodrome d'Orly - Villeneuve.

Enfin, c'est un habitant de Villeneuve le Roi, qui, en 1916, a vu un avion à cocarde tricolore, perdu dans le brouillard, faire un atterrissage forcé devant le café du Fer à Cheval, auprès de la ligne de chemin de fer Massy Palaiseau.

Mais c'est en 1918, lorsque les Etats Unis sont entrés en guerre, que les soldats américain ont aménagé le champ d'aviation avec de grands hangars bâchés, le long de la route de Fontainebleau, la route de Villeneuve à la Vieille Poste, et la route de Paray à Orly. On pouvait voir alignés des avions de chasse presque à perte de vue, sur trois ou quatre rangées.

Un témoin raconte :

<< les cultivateurs ont toujours dit : les Américains sont arrivés avant la moisson. Les blés étaient prêts à être fauchés, et ils sont entrés dans les blés. Cela a écoeuré les cultivateurs, d'avoir vu leurs récoltes massacrées. Ils ne leur ont pas laissé le temps de la rentrer. Ils ont dit : Bon, on vous indemnise, et ils sont entrés : c'étaient des terrains, voilà tout. Ils ont décidé que cette surface là, ils la prenaient pour faire un camp. Le premier camp partait de la route d'Orly et allait jusqu'à Villeneuve le Roi. Après, ça s'est beaucoup agrandi, à la fin de la guerre, en 1918. A côté il y avait des Belges, ils apprenaient à monter en avion. En 1918, c'était absolument militaire. Il n'y avait rien. Les avions roulaient sur l'herbe. Il n'y avait aucun hangar. Les Américains avaient apporté leurs baraquements, leur tentes. >>

En effet, le sol du Plateau de Longboyau repose sur une couche de calcaire de Brie recouvert de limon. Cultivée depuis le Néolithique, << la terre chaude, profonde et fraîche, fertile comme petite Beauce >> (1593, Charles Estienne) ne pouvait qu'attirer et fixer les exploitants agricoles.

Ce terrain s'étendait sur le territoire de trois communes : Villeneuve le Roi qui en fournit la majeure partie soit 130 hectares, Orly pour une superficie moindre et enfin Athis Mons pour quelques hectares seulement. Voici comment.

B - INSTALLATION DES AMERICAINS A ORLY LE 31 MARS 1918

Lorsqu'il apparut clairement que le calendrier du programme aéronautique américain ne pourrait être respecté et que le corps expéditionnaire américain allait être dans l'obligation de se procurer des avions auprès des gouvernements alliés, la décision fut prise d'établir un terrain d'accueil où ces appareils seraient réceptionnés, inspectés, testés, armés, soumis à des essais en vol avant d'être envoyés sur le front.

La quasi totalité des usines d'aviation française se trouvant dans la région parisienne, on jugea préférable de s'installer au voisinage immédiat de la capitale, solution qui présentait, en outre, l'avantage de se trouver à portée d'ailes de Londres et des usines aéronautiques anglaises.

Le site finalement retenu, qui comprenait quatre champs, s'étendait le long de la route de Fontainebleau, à 12 kilomètres au sud-est de Paris et à un kilomètre et demi au nord ouest de la bourgade d'Orly.

Article de Janine Hénin

Comme l'indique le compte rendu du département des opérations aériennes, et à l'image de toutes les autres activités du corps expéditionnaire américain, ce terrain d'aviation connut une croissance régulière, à tel point qu'en une seule et même journée il envoya 91 appareils sur le front. Lorsque le champ d'aviation fut créé, qui aurait imaginé que chaque jour plus de 25 avions en décolleraient ? C'est le 31 mars 1918 que fut créé le terrain d'accueil de l'aviation américaine, lorsque la 6^{ème} compagnie du 2^{ème} régiment de mécaniciens de l'aviation, sous le commandement du capitaine Harold H. Ambler, arriva depuis Tours, à bord de vingt cinq camions et prit ses quartiers sur le terrain d'aviation. A cette époque, il n'y avait que deux baraquements à peine terminés et encore loin d'être habitables. Cette nuit-là, les hommes de la 6^{ème} compagnie dormirent dans les camions.

Le 1^{er} avril, vers deux heures et demie du matin, ils furent réveillés par un raid aérien mené par des avions allemands survolant ce qui deviendra l'aéroport d'Orly. Ce jour-là, la compagnie se mit à la tâche, achevant les deux baraquements et commençant à en construire un troisième.

Le 27 juillet 1918, le colonel T.A. Baldwin prit le commandement relevant le capitaine Ambler. Les quatre champs, où ne se trouvait aucun bâtiment le 31 mars 1918, avaient été transformés en un immense terrain d'aviation comptant 78 hangars, des dizaines de bâtiments annexes, des kilomètres de route revêtues de mâchefer, et les installations techniques d'approvisionnement en électricité, en eau, en téléphone. Le jour de l'armistice, le 11 novembre 1918, 323 officiers et 2 283 hommes de troupe y étaient présents.

Après leur départ, commence alors, dès le mois de novembre 1919, la bataille des expropriations et la lutte pied à pied avec les propriétaires de terrains situés essentiellement à Paray et Orly : 150 hectares doivent être soustraits à leurs propriétaires, au profit de l'armée américaine. 150 autres doivent suivre en 1920. En 1921, les appétits du ministère de la guerre s'étendent à Athis Mons (Wissous est pour le moment épargné... jusqu'à la seconde guerre mondiale !) et l'on prévoit également de créer une ligne de chemin de fer qui desservira l'aéroport. L'expropriation a lieu par décret signé par le ministre de la guerre, mais il est prévu que des compagnies civiles soient accueillies sur les terrains du futur aéroport d'Orly. Plusieurs de ces compagnies se mettent sur les rangs, proposant des temps record (un peu plus de deux heures pour Paris Strasbourg) pour rejoindre Londres, Prague ou la Roumanie... en avion limousine ! C'est, entre raisons, ce qui va décider les propriétaires à s'opposer au régime indemnitaire choisi par l'administration.

Tous jugent dérisoires les indemnités versées, en comparaison des bénéfices que l'administration et les compagnies privées tireront de l'exploitation de pistes situées sur de riches terres agricoles, dont il tiraient un revenu substantiel. Ce que l'Etat avait très nettement sous estimé, c'est qu'il aurait à négocier, dans cette partie de la Seine et Oise, non pas avec des particuliers dispersés et démunis devant des procédures administratives complexes, mais avec des propriétaires d'importants domaines fonciers. C'est la famille de Courcel qui mène l'opposition des propriétaires au « camp d'Orly », dans la mesure où un tiers des terrains prévus pour le futur aérodrome lui appartient d'un seul tenant.

Dans un rapport à Louis Barthou, alors ministre de la guerre, le baron Louis de Courcel exige un règlement à l'amiable avec l'administration sur la base d'un prix d'achat correct auquel s'ajoute une indemnité compensatrice et s'en explique :

Article de Janine Hénin

« il est à remarquer en outre que ces terres forment le centre de mes propriétés, donc pour moi une dépréciation considérable de mon domaine. L'établissement d'un centre d'aviation et l'afflux d'une population industrielle transforme du tout au tout ce pays de villégiature ». Plus loin, il précise « ces terres prennent de jour en jour une valeur plus grande et il paraît peu admissible de priver un propriétaire de son domaine en l'expropriant au titre militaire pour constituer un aéroport dépendant des travaux publics et où des sociétés civiles chercheront à se créer des bénéfices ». La faille est bien vue. Le baron de Courcel, lieutenant de cuirassiers et héros de la première guerre mondiale, ne s'oppose pas à l'installation d'une aviation militaire (Sylvie Le Cleach).

C- ORLY - VILLENEUVE : DE 1920 A 1946

a - L'aéronavale

Dans les premières années, le camp d'Orly est divisé, après le départ des américains, entre un aéroport civil au nord, et une base militaire au sud.

L'installation des services de l'Aéronautique Navale à Orly a pour origine la cession par l'Allemagne au titre des réparations de la guerre 14 -18, des deux Zeppelins Méditerranée et Dixmude. La plaine d'Orly se prêtait particulièrement bien aux manœuvres d'atterrissage de ces mastodontes et l'on édifia en bordure de la RN 7 deux magnifiques hangars destinés à les abriter. La tragique disparition du Dixmude au large de la Sicile en décembre 1923 ayant entraîné la mise en réserve du Méditerranée, les hangars d'Orly restent inutilisés.

Appliquant les principes en usage dans la Marine, nos aviateurs y effectuaient les « essais de recette » des appareils livrés par les constructeurs puis, lorsque des essais avaient été jugés satisfaisants, ils assuraient le « convoyage » jusqu'à la base aéronavale qui devait les utiliser.

En 1940 par contre, Orly fut une des premières victimes de l'aviation allemande. Au cours du fameux raid de surprise du 3 juin 1940, une quarantaine de Heinkel bombardèrent les installations.

Quelques semaines plus tard, les derniers appareils en état de voler quittaient Orly en direction du sud et un convoi d'une quarantaine de voiture emmenait vers Rochefort le matériel mobile et le personnel de l'E.G.A.N.

Malgré la disparition des services de l'Aéronavale, Orly fut systématiquement dévasté par les Allemands. Sans doute était ce le souvenir humiliant de la livraison des Zeppelins qui excitait leur hargne... Les grands hangars furent détruits. Quant au reste des bâtiments et aux installations diverses que les allemands avaient édifiés, ils furent démolis de fond en comble en 1944 par les bombardements alliés.

A la libération, Orly devint base américaine et constitua pendant deux ans la plaque tournante aérienne de l'Europe.

Article de Janine Hénin

Par la suite, Orly fut choisi comme aéroport transatlantique. Ce choix condamnait sans appel ce qui demeurait des installations de la Marine. Une formation de transport s'y est maintenue jusqu'aux derniers jours de décembre 1954, date à laquelle les derniers pompons rouges ont franchi le seuil de l'Aéroport.

Au nombre des manifestations auxquelles participèrent les militaires, notons l'exposition et la démonstration des Aéronefs Sanitaires qui eut lieu le 17 mai 1929.

Mais les installations sont succinctes. En particulier, les pistes n'existent pas. Alors dans les années 30 on a recours... aux moutons !

« la bergerie se trouvait sur le périmètre du camp d'Orly. La tondeuse à gazon n'existait pas à l'époque, et l'herbe aurait gêné l'atterrissage des avions. Les pistes n'étaient pas faites. Les moutons jouaient un rôle indispensable. Ils venaient d'Afrique du Nord et étaient acheminés en train jusqu'à la gare d'Athis. Là, le berger les conduisait à pied jusqu'à Orly. Comme il fallait traverser des routes, le berger venait à l'école demander de l'aide et nous étions tout heureux de gagner quelques sous. On se tenait par la main, on barrait les routes tout au long du chemin pour permettre le passage des moutons » (1935, un écolier d'Athis)

b - L'aviation civile et de tourisme

Le nord du camp de Villeneuve - Orly est occupé par des écoles civiles de pilotage : en 1920, celle de Nungesser. En 1932, Madame Deutsch de la Meurthe fait construire un bâtiment destiné au Club Roland Garros patronné par elle-même. Ce club, fondé en 1930, compte alors 180 membres actifs, dont soixante propriétaires d'avions. Depuis sa création, 600 000 kilomètres ont été parcourus, dont beaucoup au cours de voyages hors de France. Le Roland Garros, dont les installations comportent un club house et un parc avec trois hangars, est considéré comme station service du ministère de l'Air. Sous l'active impulsion de sa présidente, Melle S. Deutsch de la Meurthe, il a déjà fait beaucoup pour répandre le goût de l'aviation et populariser ce mode de tourisme de l'avenir, comme en témoigne un journaliste de "l'Illustration" : « L'actuel avion de tourisme est d'ailleurs apte à un emploi déjà étendue, et les démonstrations - que de véritables caravanes d'amateurs britanniques ont multipliées à travers l'Europe à l'occasion de Pâques - en apportent une fois de plus la preuve. Nos images, relatives à des activités collectives plus modestes, groupent quelques vrais touristes aériens français - ou résidant en France - qui ont à leur actif de nombreux voyages. Cette fois, il s'agit d'une petite sortie dans la campagne proche. On a tiré, de l'immense hangar d'Orly fait pour des dirigeables rigides plus grands que le Graf Zeppelin, les petits biplans à voilure repliable ; on leur a étendu les ailes; un groupe de quatre pilotes - MM Audin, Costa de Beauregard, Lefolcalvez et Villefranche - sont partis, chacun prenant à bord un compagnon de route ; puis, au hasard de l'inspiration et sans souci des cartes, on s'est posé quelque part dans la campagne ; les enfants du pays, aussitôt accourus, renseigneront les promeneurs. »

A son tour, l'Union des Pilotes Civils de France fait édifier, à côté du terrain, la Maison du Pilote. En 1933, l'école de Pilotage dirigée par Guy Bart, et dont Maryse Bastié est l'animatrice, fait son apparition. Bref, le 5 mars 1938, existent seize écoles et clubs de pilotage qui, dès les années trente, organisent de grandes fêtes et de célèbres meetings internationaux.

Un témoin de la Vieille Poste nous raconte :

<< Les aviateurs venaient prendre des verres à la maison. Ils ne se prenaient pas pour des stars, c'étaient des pionniers, voilà tout. Ils venaient à la maison chercher la paille pour envelopper les moteurs parce qu'ils prenaient des moteurs d'avance. On savait quand ils partaient, on venait les voir partir, on en parlait. C'était le début de l'aviation !

Il y avait aussi le "Paris Nice " qui démarrait devant chez nous. C'était quelque chose ! c'était de belles voitures qui faisait le Paris Nice, ça valait le Paris Dakar ! On les côtoyait. Elles partaient devant le café en face de chez nous, à côté du maréchal ferrant >>.

Au nombre de ces fêtes, notons celle du 2 mai 1931, le Tour de France des avions et des automobiles qui est une épreuve sportive d'un genre nouveau. Ce tour est accompli en dix sept jours à la fois par des automobiles, des motocyclettes et des avions de tourisme. Il est organisé par "Le Journal" avec une formule de classement permettant de faire concourir les engins aériens et terrestres. Des étapes (différentes, mais avec des points de contact) sont à parcourir dans des conditions de vitesse déterminées, avec une moyenne dont on ne peut s'écarter sans pénalisation. En outre, des conditions de robustesse ou plutôt de rusticité sont imposées aux avions comme aux autos : ne pas être abrité la nuit. Le départ est donné à quatre vingt sept concurrents terrestres le vendredi 24 avril. Le lendemain, quarante et un avions et un hydravion amphibie sont groupés à Orly pour leur départ sous une véritable tempête : vent debout d'une rare violence, rafale de pluie et nuages bas. La plupart des touristes de l'air doivent s'arrêter à Chartres et l'on neutralise la première journée du concours. Le "Tour de France", qui avait débuté à Orly le 25 avril, s'est terminé le dimanche 10 mai à ce même point où, venant de Douai, dernière étape, sont arrivés trente neuf avions sur quarante deux qui avaient pris le départ initial. C'est un heureux résultat et une démonstration valable de la possibilité de voler, en nombre, sans accident. Il est vrai que de longs délais étaient accordés pour un trajet relativement restreint. Le 20 juin 1931, une nouveauté... le rallye parachute féminin : il ne s'agit plus d'atteindre à l'atterrissage des ballons visibles de loin grâce à leur volume, mais de petits parachutes en étoffe, rouge et blanc, de deux mètres de diamètre, testés légèrement et établis spécialement par la société Zodiac pour ce nouveau rôle. Les concurrentes, groupées dans la zone de lancement des parachutes, doivent surveiller le ciel d'où des avions, volant entre cinquante et trois cents mètres, lançaient les légers pavillons qui une fois à terre devenaient invisibles.

Les manifestations s'échelonnent jusqu'à la déclaration de guerre, avec une fête aérienne les 15 et 16 mai 1932, un Tour de France des avions du 21 au 30 juillet 1933, le rallye avions de la France Outre Mer et le rallye national qui partent d'Orly le 4 juillet 1937 pour y revenir le 1^{er} août ; et pour terminer, le concours des jeunes brevetés les 8 et 9 juillet 1939. En suite, la fête est finie.

D - ORLY, DE 1946 A 1961

a - La mutation de l'espace

le camp d'Orly est rendu par les américains aux autorités civiles françaises en novembre 1946. Deux ans plus tard, un bâtiment provisoire est construit au nord des deux pistes existant depuis 1947. il reçoit 1900 voyageurs par jour répartis en vingt trois compagnies françaises : la TAI et Air Algérie. Au sud, un bâtiment est édifié en 1954.

Article de Janine Hénin

Les travaux de la futur aérogare commencent en 1957. Un gros problème se pose alors : celui de la RN 7, ancien grand chemin de Paris à Lyon, qui préexiste depuis les romains et qu'il va falloir dévier! En fait, il est beaucoup plus économique et spectaculaire de la faire passer sous le bâtiment. Et c'est un tunnel de trois cents mètres reliant l'aérogare à Athis Mons qui est aménagé.

Mais dès 1953 avait commencé l'expropriation soit :

- 415 hectares à Paray
- 340 hectares à Villeneuve le Roi
- 240 hectares à Orly
- 235 hectares à Wissous
- 205 hectares à Athis Mons
- 43 hectares à Chilly Mazarin
- 36 hectares à Morangis

La commune la plus touchée est Paray Vieille Poste où disparaissent quatre lotissements soit 619 immeubles démolis dont 439 d'habitations contenant 1581 personnes, et 180 immeubles à usage industriel. Elle perd aussi sa Mairie, son bureau de Poste, l'école Paul Bert, son cimetière et la chapelle Notre Dame de l'Air. Hormis la chapelle, tous les services publics seront reconstruits au Contin

b - Orly Sud : le bâtiment

Henri Vicariot, créateur d'Orly Sud est Polytechnicien de la promotion 1930, officier du Génie, architecte DPLG, ingénieur des Ponts et Chaussées, de la promotion spéciale 1947.

Architecte, c'est un créateur. Ingénieur des Ponts et Chaussées, c'est un fin connaisseur des matériaux. Par tempérament il a un souci profond du détail, et dans le travail il est partisan d'équipes pluridisciplinaires. D'un séjour aux Etats Unis, il rapporte un savoir faire qu'il va appliquer à Orly Sud : c'est le "Curtain Wall" ou "mur rideau" qui laisse passer la lumière et qui est fait en acier , verre et aluminium.

L'ensemble est bon marché parce que formé de panneaux standards répétitifs et d'entretien facile.

L'étude a duré dix ans (1947-1957), l'édification n'en prend que quatre (1957-1961) et emploie 1200 ouvriers. Le coût de l'entreprise s'est élevé à cinquante milliards de francs 1962. Pendant ce temps, de 1947 à 1953 Henri Vicariot a réalisé le bloc technique, la première tour de contrôle, le bâtiment de sécurité à l'est de la RN 7, la première aérogare de fret, les ateliers, les bureaux, les hangars, les bâtiments destinés à la maintenance de la navigation aérienne et à la météorologie.

Quant à sa conception, la nouvelle aérogare doit devenir le premier port aérien de l'Europe Continentale et occuper la quatrième place dans le Monde, après New York, Chicago et Londres.

Deux principes guident l'agencement du bâtiment : efficacité et convivialité. Au nom de l'efficacité est mis au point un nouveau contrôle douanier baptisé depuis "Orly System". Il consiste à vérifier les bagages au rez-de-Chaussée tandis que les voyageurs sont filtrés au premier étage. Les chariots ne circulent qu'au rez-de-chaussée et personne n'a besoin de porteur.

Au nom de la convivialité l'aérogare se doit d'être une petite ville destinée à rendre aux passagers tous les services dont ils ont besoin.

L'aéroport a été inauguré le 24 février 1961 par le Général de Gaulle.

E - ORLY EST UNE FETE JUSQUE DANS LES ANNEE 80

Si le bâtiment est conçu par Henri Vicariot, la décoration intérieure est l'œuvre de Joseph André Motte, essentiellement. Un seul principe en guide la conception : le luxe. En effet, pour le passager et le visiteur, Orly sud doit être la vitrine de la France. Après une période d'insécurité et de privation notre pays entre dans "les trente glorieuses". Le retour à la prospérité doit se lire dans la décoration intérieure. Les décorateurs, pour ce faire, vont utiliser à la fois des matériaux moderne tels que le formica, l'aluminium, l'acier inoxydable, le verre et des matériau nobles, riches et chers comme la pierre, le marbre, le comblanchien, le travertin et le bois. Le mélange, l'abondance et la qualité de ces matériaux confèrent à Orly Sud un aspect luxueux, scintillant et précieux. Ce luxe retient le visiteur qui, même s'il n'a pas les moyens d'en profiter, se l'approprie du regard. Au rez-de-chaussée, il rêve devant les stands des compagnies aériennes et se retourne au passage des hôtes et des navigants à qui des uniformes impeccables confèrent un look qu'il ne connaît pas. Par la cloison de verre il admire le bassin rectangulaire et les parterres floraux qui seront supprimés pour faire place au parking souterrain P1, ouvert au public le 20 mars 1969. Au premier étage, tout comme les passagers, il utilise un mobilier spécialement dessiné par JA Motte, et profite du spectacle de salles à la fois hors douane et sous douane qui ne sont séparées que par des parois de verre.

Au premier étage, il termine sa flânerie par une visite de l'oratoire et de la salle de cinéma qui sera fermée en 1982. Avant d'atteindre le second étage, il s'arrête sur le pallier pour regarder les canards qui s'ébattent dans l'eau d'un petit bassin bordé de composition florales, et les vitrines de grands couturiers et de grands fourreurs garnies de précieux vêtements. Au second étage, en zone sous douane, il aperçoit le restaurant de transit et l'hôtel du même nom. Au troisième étage s'ouvre la grande restauration avec " Les trois soleils" décoré par JA Motte autour de la tapisserie de Jean Lurçat, un bar salon de thé " la Corbeille", le restaurant "Les horizons" et un snack rôtisserie " Le Tournebroche". Au quatrième étage il remarque un hôtel quatre étoiles "Air Hôtel", avant de gagner les terrasses et leurs brasseries où l'on passait vraiment " les dimanches à Orly". Ces dernières ont été fermées en 1975 après deux attentats et la grande restauration n'existe plus depuis les années 80. En effet, la clientèle s'est transformée et Orly Sud n'est pratiquement plus visité, alors que dans les années soixante il comptait plus de visiteur que la Tour Eiffel ! Orly a été un pôle touristique jusqu'à la fermeture des terrasse.

Le trafic aérien n'a jamais cessé de s'accroître. Il a fallu construire Orly Ouest et Roissy Charles de Gaulle. La proximité d'Orly a fait naître une zone d'activités avec le MIN DE Rungis. Il en résulte un vaste bassin d'emplois ainsi que le développement des communes des alentours et ce, malgré les nuisances et les servitudes.

a - Les servitude

Il y a eu l'expropriation. Restent la population, le bruit et les contraintes :

Quarante cinq communes se plaignent du bruit et de la pollution de l'air.

1) Au nombre des servitudes figurent :

- la limitation en hauteur des constructions, des arbres et des installations diverses (pylônes, antennes).
- La possibilité, pour l'administration, de demander la suppression d'obstacles gênants.
- Les contraintes de balisage s'il y a danger pour les avions.

2) En compensation il y a :

- l'insonorisation de certains édifices publics et pavillons.

Article de Janine Hénin

- Le versement de redevances aux communes sur le territoire desquelles sont installés commerces et compagnies aériennes;
- La conservation d'îlots pavillonnaires parce qu'il est interdit de construire destours à l'intérieur d'un certain périmètre.
- La proximité d'un centre de service et de boutiques ouvert à tous sept jours sur sept.
- Et surtout l'existence d'un vaste bassin d'emplois.

b - le bassin d'emploi

Dès son édification, Orly Sud entraîne la fixation, dans son enceinte, d'entrepôt sous douane de pièce détachées : IBM, Général Electric, Douglas et l'implantation, à proximité, d'usines expédiant une partie de leurs produits par avion comme les parfums et cosmétiques Lancôme (65 % de la production).

Pour Orly Sud, de 1983 à 1995, les chiffres, toutes activités confondues, sont passés de 24938 à 29515. Après la zone industrielle Nord, c'est Orly Sud qui emploi le plus de monde dont :

- 950 à Athis Mons
- 631 à Savigny sur Orge
- 334 à Evry
- 319 à Paray Vieille Poste
- 316 à Viry Chatillon, pour l'Essonne,

Au nord ouest, ADP gère des bâtiments ORLYTECH entièrement situés sur le territoire de Paray. Cette zone d'activités emploie mille deux cents salariés. De petite unités d'informatique, d'optique, d'électronique la composent, ainsi que des bureaux réservés à ADP et des compagnies aériennes. Actuellement, on ne prévoit aucune extension. Ce bassin d'emplois dû à l'aéroport est complété par le MIN, la Sogaris, la Silic et Delta, sur Rungis, au nord ouest du plateau de Longboyau tandis que la Senia et Belle Epine se sont implantés sur Thiais, au nord est. L'Essonne s'arrête au niveau du bâtiment d'Air France Europe.

La localisation du MIN s'explique par la proximité d'Orly. Sur sept cents hectares il occupe dix huit mille salariés et vingt cinq mille acheteurs. Il est entouré par la gare routière gérée par la Sogaris dont les services s'étendent à tout e la région, la Silic qui, sur soixante six hectares, regroupe un millier de locataires et constitue la plus vaste zone locative d'Europe, et l'ensemble des hôtels restaurant Delta. De l'autre côté de la RN 7, toujours au nord du plateau, se sont implantés Belle Epine et la Senia qui emploient cinq mille salariés. L'ensemble de ces installations forme une ZALA merveilleusement bien desservie.

En effet, sur la RN 7 circule le Jet Bus, au départ du terminus de la ligne 7 du métro. L'autoroute de Sud, ouverte en 1960, est empruntée par les cars Air France au départ de la Gare des Invalides et par Orly Bus (bus RATP au départ de Denfert-Rochereau).

Orly Rail, à partir de la ligne C du RER, est desservi par la navette ADP depuis la station "Orly Pont de Rungis" jusqu'à l'aéroport.

Orly val joint Orly à la station Antony sur la ligne B du RER. Signalons aussi l'A86 qui, avec Orly Val, sont les deux seules voies est ouest d'accès indirect à l'aéroport.

Le tracé nord sud de ces voies d'accès prouve, une fois de plus, l'emprise de Paris sur la banlieue.

Un récent dossier envisage le prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à Orly Sud, en augmentation des usagers sur le parcours Paris Rungis Orly. Une fois de plus , la liaison sera nord sud et s'arrêtera à Orly. Que reste-t-il alors pour le sud du plateau de Longboyau ?

c - Le sud du plateau d'Orly à Savigny et de la Seine à la Bièvre

cette partie contraste avec la ZALA située au nord d'Orly. Les zones d'activités y sont diffuses et les entreprises beaucoup plus petites et plus variées.

A partir de 1880, la proximité de la gare de triage de Juvisy ainsi que les possibilités de ravitaillement de la gare de triage de Juvisy ainsi que les possibilités de ravitaillement par la Seine ont fixé quelques industries à Athis Val, Juvisy et Chatillon. Par contre Longjumeau a vu son développement bloqué jusqu'à l'ouverture de l'A86 en 1960. Cette année là voit l'implantation de la zone d'activités de Morangis sur soixante dix hectares. En même temps se développent celles de Massy et de Chilly Mazarin.

Dans les années 70 d'autres zones d'activités vont s'installer, à Wissous (1969),aux Ulis (1971). La volonté de décentralisation industrielle et la présence d'espaces ruraux en sont les raisons. L'exemple de Morangis est intéressant à ce sujet. Une enquête menée en 1990 auprès des 237 établissements qui constituent la zone d'activité morangissoises révèle que le choix de ces entreprises est dû premièrement à la desserte de cette commune par les A6, A10, RN7 et par les transversales RD 118 et 187, deuxièmement à la proximité de Paris et troisièmement au prix du terrain. Le voisinage d'Orly n'arrive qu'en sixième position et celui du MIN en dernière.

A l'inverse, la commune de Massy s'attache à se développer en fonction des pôles d'Orly et de Saclay. Sur ses cent soixante dix hectares existants, elle offre un bassin d'emplois d'environ vingt mille salariés et ce en 1966.

En résumé, au nord du Longboyau, Orly a engendré une ZALA. Au sud il est plus ou moins responsable de zones d'activités diffuses mais en plein essor.

F - CONCLUSION

Les succès populaires remportés par les fêtes aériennes à Port Aviation puis à Orly montrent l'intérêt que le public a porté à "plus léger que l'air". Puis, d'engin sportif, l'avion est devenu un moyen de transport. Le passé de nos aérodromes de Viry Chatillon et d'Orly en témoigne. Mais l'après guerre innove une ère de reprise sans précédent. La ZALA d'Orly le prouve. Après Guillaume Apollinaire et Gilbert Bécaud (Port Aviation et Dimanche à Orly), quel baladin prendra le relais pour chanter l'évolution du nouvel environnement ?

Conférence en 1995 de Madame Jeanine Hénin
Présidente de l'association historique du Longboyau