



Séminaire

Aménager la banlieue parisienne : Production et évolution des grands équipements structurants

Jeudi 3 décembre 2020, 9h00-18h

EUP, Cité Descartes, bâtiment Bienvenue, Champs sur Marne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=920>

Le Bourget, un aéroport et son territoire

par Antoine Furio

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=2138>

DOI

10.25580/IGP.2020.0042

Introduction

L'aéroport du Bourget, premier aéroport commercial de France, lieu mythique de l'aviation, a célébré ses 100 ans en 2019. Un siècle que le lieu est occupé par une activité aéroportuaire. Pourtant, dès sa création son existence a été remise en cause. Trop éloigné de Paris, trop exigu, trop nuisible, toutes les raisons ont été invoquées pour que l'aéroport quitte le territoire.

Aéroport de Paris, Aéroport pour Paris, son maintien provient de ce rapport « d'utilité » qu'il entretient avec la capitale. De sa capacité à servir le dessein métropolitain du Grand Paris en intégrant progressivement les fonctions indispensables à son développement.

Équipement du Grand Paris, l'aéroport du Bourget en est aussi un instrument. Le parc des expositions, l'aviation d'affaire, le musée de l'Air et de l'Espace, et aujourd'hui les projets olympiques, sont les résultats de ces évolutions conférant au Bourget non pas exclusivement un rôle d'aéroport mais celui d'un véritable pôle structurant du Grand Paris.

Inévitablement la constitution d'un tel pôle s'est répercutée et se répercute encore sur son territoire d'accueil, et bien au-delà sur la banlieue nord-est de Paris.

Les répercussions sont pour certaines visibles: la physionomie du territoire, sa sociologie, son économie, son identité. D'autres sont imperceptibles et relèvent des jeux d'acteurs et des mises en tension entre les stratégies propres à l'équipement et les enjeux de développement urbain du territoire.

Si des lignes de force émergent sur le temps long, il est singulier de noter que les effets se sont différemment fait ressentir selon les périodes.

C'est cette articulation historique entre l'aéroport et le territoire que j'ai choisi de présenter en m'appuyant sur les travaux de recherches réalisés en 2014 par l'équipe du service du patrimoine culturel dans le cadre de la publication de l'ouvrage *L'aéroport du Bourget entre les lignes, histoire d'un territoire en Seine-Saint-Denis*[1] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn1).

Un camp d'aviation pour protéger Paris, 1914-1918

Créer en 1914 pour protéger Paris des attaques aériennes allemandes, le camp d'aviation du Bourget se trouve dès son origine dans un rapport de dépendance vis-à-vis de la capitale. L'emprise est choisie par les autorités militaires pour son emplacement en direction des lignes de l'est et sa proximité des postes de commandements mais en s'affranchissant totalement du contexte territorial.

En quatre ans, plus de 220 ha de terres sont réquisitionnés, puis expropriés définitivement, soulevant les contestations des élus locaux. Dugny est la plus concernée, la ville étant amputée de 200 ha et coupée en deux. La municipalité du Bourget soutient en revanche l'installation du camp pour les avantages commerciaux qu'il draine, marquant par-là les débuts des antagonismes entre les deux villes vis-à-vis du site.

[Voir Fig. 01] .

Un aéroport pour Paris, 1919-1940

Une progressive et difficile reconnaissance

En 1919, la paix revenue, le service de navigation aérienne en charge de la mise en œuvre d'un réseau d'aviation marchande à l'échelle nationale retient le site du Bouget-Dugny pour recevoir le futur port aérien de Paris. La bonne desserte par la route et l'absence de coût d'acquisition semblent avoir été décisifs dans le choix de cette installation « civile » qui se partage toutefois l'espace avec une base militaire. Pour faire face à l'augmentation rapide du nombre de voyageurs, un vaste projet de modernisation du port aérien est initié en 1920 par le ministère des Travaux Publics. Inaugurées en 1922, les installations sont critiquées dès l'origine pour leur démesure avant d'être conspuées quelques années plus tard pour leur étroitesse. Le trafic passager croît en effet de manière exponentielle entre 1919 et 1928, de 502 à 8402 vols.

[Voir Fig. 02] .

La réalité des chiffres alimente les débats existants depuis 1919 sur la pertinence d'installer le port aérien de Paris sur le territoire du Bourget-Dugny. Ils opposent ses défenseurs aux tenants d'un transfert complet de l'installation jugée trop exiguë, mal desservie, incompatible avec une présence militaire et implantée dans un environnement peu qualifiant pour les voyageurs arrivant par les airs. On propose le transfert à Issy-les-Moulineaux, à Saint-Cyr, Trappes puis déjà Orly.

La création du ministère de l'Air en 1928, administration commune à l'aviation commerciale et militaire, exacerbe encore les tensions. Pilotes, journalistes, architectes, urbanistes, élus locaux, tous les acteurs concernés font part de leurs points de vue et s'interpellent par voie de presse[2] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn2).

Les divers travaux de planification ou grands projets sur la région parisienne rendent compte de ces questionnements. Dans son plan d'aménagement et d'extension de Paris de 1919, Léon Jaussely propose de débarrasser l'aéroport du Bourget de la présence militaire et de déplacer l'équipement plus à l'est[3] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn3). En 1924, le projet de Marcel Auburtin pour l'aménagement d'une cité satellite minimise la présence et l'impact de l'aéroport sur le territoire alors même que la plateforme aéroportuaire jouxte les terrains de la future cité[4] (applewebdata://3F2C3E41-

EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn4).

Pierre Cot, ministre de l'Air, met un terme à ces controverses en 1933 en entérinant le maintien du port aérien et de la base militaire au Bourget, et annonce sa modernisation par la construction d'une nouvelle aérogare. Une prise de position moins guidée par de profondes convictions que par la nécessité de disposer rapidement et à moindre coût d'une installation pour l'ouverture de l'Exposition internationale qui se tiendra à Paris en 1937.

La présence de l'aéroport est confirmée dans le PARP de 1934 qui intègre également sa liaison avec Paris par voie autoroutière, la future A1[5] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn5). L'aéroport du Bourget n'est dès lors plus pensé comme une infrastructure isolée mais perçu comme un équipement structurant d'un Grand Paris en formation.

[Voir Fig. 03] .

Un territoire entre effervescence et contraintes

La progressive affirmation du site du Bourget comme port aérien de Paris et base aérienne militaire se répercute inévitablement sur le territoire. Les édiles locaux se sentent toutefois écartés des instances de décisions et perçoivent ce développement comme une contrainte. L'extension de l'aéroport qui atteint désormais les 260 ha occupe les 2/3 du territoire de Dugny. L'occupation militaire qui se concentre sur cette ville s'accompagne de nouvelles expropriations pour l'aménagement d'une caserne et la construction d'une cité-jardin pour officiers. Une appropriation que contestera en permanence la commune, tout comme l'exonération d'impôt foncier dont bénéficie l'aéroport, mais sans succès. A l'inverse, la ville du Bourget moins impactée par l'étendue de la plateforme soutient son essor pour ce qu'il participe au dynamisme commercial. Les flux grandissants de voyageurs et de spectateurs qui affluent pour assister aux événements aériens, au premier rang duquel se trouve l'arrivée de Charles Lindberg au terme de sa traversée de l'Atlantique en 1927, attirent aux abords de l'aéroport des lieux festifs: cafés, restaurant, hôtels, dancing et cinéma.

Cette effervescence est également alimentée par les sociétés immobilières qui par anticipation de l'essor de l'infrastructure aéroportuaire investissent les terrains voisins pour élever lotissements et cités HBM dont la plus représentative reste celle dite de Germain Dorel au Blanc-Mesnil.

[Voir Fig. 04] .

Engagées depuis la fin des années 1920 dans l'élaboration de leur plan d'aménagement, les villes se préoccupent de fournir les équipements nécessaires à cette population croissante composée des populations civiles et militaires liées à l'aéroport mais surtout des salariés des entreprises du secteur[6] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn6). Là encore l'installation aéroportuaire a limité les terrains disponibles et empêché l'aménagement de certaines liaisons communales laissant des quartiers entiers isolés. Restreintes dans leur extension spatiale, les communes le sont également dans leur extension verticale à partir de 1935 et l'instauration des servitudes aéroportuaires visant à limiter la hauteur des constructions aux abords des aérodromes. Une mesure à laquelle s'oppose cette fois la Ville du Bourget, confrontée à l'obligation de réduire de moitié la hauteur du beffroi de son futur hôtel de ville.

[Voir Fig. 05] .

Un site stratégique pour le « Gross-Paris », 1940-1944

La Seconde guerre mondiale et la période de l'occupation allemande ne peut être considérée comme une parenthèse historique sans conséquence pour l'aéroport du Bourget et son territoire. Au contraire, saisissant sa dimension à la fois symbolique et stratégique, les forces occupantes utilisent le site comme caserne pour hauts gradés et base principale de la Luftwaffe dont nombre d'avions partiront pour la bataille d'Angleterre. S'affranchissant de toute contraintes, les autorités allemandes concrétisent l'extension et la modernisation des installations telle que le réclamaient certains détracteurs dix ans auparavant. La superficie est doublée, portant l'ensemble à 550 ha, en aliénant des terrains sur les communes de Bonneuil et Gonesse, et une nouvelle piste est-ouest en béton armé est créée.

Cibles d'importants bombardements alliés en 1943 et 1944, le site est lourdement endommagé tandis que le territoire de Dugny se trouve quasiment anéanti et 10% de sa population portée disparue. Au lendemain de la Libération, la question du maintien d'un aéroport commercial au Bourget est à nouveau posée.

Emergence d'un pôle aéronautique de la région parisienne, 1945-1977

Entre croissance et incertitudes

L'activité militaire du Bourget reprend dès la Libération et s'étend avec la création de la Base aérienne 104. La vocation commerciale de la plateforme un temps remise en cause est finalement actée par son nouveau gestionnaire l'Aéroport de Paris (AdP), établissement public créé en 1945 et placé sous tutelle du ministère des Travaux publics et des transports. Des travaux de reconstruction et de modernisation sont entrepris permettant de répondre à un accroissement du trafic voyageur qui passe entre 1946 et 1953 de près de 300 000 à 600 000 passagers. AdP, à qui l'on a confié la mission de développer l'activité aéroportuaire à l'échelle de la région parisienne, estime toutefois que la priorité doit être donnée à la constitution du grand aéroport d'Orly reléguant Le Bourget à un site de réserve. Même si le gestionnaire revient sur sa stratégie au regard de l'insuffisance du seul Orly face aux perspectives d'une aviation de masse, l'idée a germé dans l'esprit des planificateurs d'urbaniser les terrains du Bourget. En 1958, le ministère de la Construction s'entretient avec son homologue des Travaux publics pour envisager le déplacement à terme de la plateforme devenu un véritable obstacle au développement de l'agglomération. Pour secondar Orly, la piste d'un nouvel aéroport est évoquée, le futur Roissy. Si un compromis assure le maintien provisoire du Bourget, sa disparition est actée dans le PADOG de 1960 qui destine l'emprise libérée à la création d'un des quatre centres urbains nouveaux de la région[7] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn7). Le programme délimite également un périmètre d'étude pour l'aménagement du futur aéroport Nord de Paris. Son approbation interministérielle en janvier 1964 semble définitivement

condamner Le Bourget, elle ne fait en réalité qu'accélérer sa mutation en un véritable pôle aéronautique.

[Voir Fig. 06] .

De l'aéroport au pôle aéronautique

Contrairement tous les plans, l'aéroport du Bourget a maintenu son activité commerciale et la maintient bien au-delà de l'annonce de la création du futur Roissy, mieux, le site va encore s'étoffer. C'est d'abord par nécessité que Le Bourget fut conservé, absorbant un trafic exponentiel de passagers en attendant l'ouverture du nouvel Orly en 1961 puis, après cette date, en tant qu'aéroport complémentaire avant la création de Roissy. C'est également par opportunité que la plateforme reste active, pour sa capacité à intégrer de nouvelles activités en quête de lieux d'implantation : le salon de l'aéronautique en 1953 et la base aéronautique navale venant d'Orly en 1955. AdP aura en outre favorisé l'installation de nouvelles compagnies et de sociétés de maintenance générant, vers 1960, près de 5000 emplois dont le départ paraît difficilement concevable. Dans les deux cas, l'aéroport du Bourget aura servi les ambitions d'un très Grand Paris, pour devenir un pôle structurant à part entière.

[Voir Fig. 07] .

Ces évolutions ont été intégrées par le District de la région parisienne qui révisait les intentions du PADOG dans son SDAURP présenté en 1965. L'emprise reste l'un des « pôles restructurateurs » de la banlieue mais devient « zone de grands équipements et d'activités (...) liées au futur aéroport de Roissy »[8] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn8). Surtout, le District n'exclut plus de conserver une fonction aéroportuaire au Bourget en rappelant toutefois qu'il est « éminemment souhaitable » que les terrains soient progressivement libérés d'ici 1980[9] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn9).

Dans cette perspective, en 1971, AdP et la préfecture de région proposent que les terrains du Bourget soient affectés à l'aviation d'affaires et à décollage court lorsque la plateforme sera fermée au trafic international. Une mutation qui naturellement servira les logiques d'attractivité du Grand Paris et favorisera le développement de nouvelles entreprises de prestations de services tel Dassault Falcon dont on connaît la réussite. La libération progressive des espaces à partir de l'ouverture de Roissy décide également les Armées à implanter leur musée de l'Air au Bourget. Officialisé en 1973, le projet se poursuit sur plusieurs années, le musée investissant les anciens halls puis l'aérogare définitivement fermée aux voyageurs en 1981.

Le SDAURIF de 1976 confirme ces dernières évolutions. Le Bourget y est toujours identifié comme l'un des pôles structurants de la banlieue, associant installation aéroportuaire réduite en partie nord, et équipements en partie sud (centre d'exposition, musée). Une emprise de 50 ha est en outre encore conservée par les militaires (aéronavale et BA 104)[10] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_edn10).

Une cohabitation difficile mais féconde avec le territoire

Ces multiples et longues incertitudes quant au devenir de la plateforme aéroportuaire ont placé les Villes dans l'expectative de décisions de l'administration centrale. Cette instabilité aura suscité autant de craintes que d'espoirs, peu propices à une vision prospective du développement urbain et obligeant à une adaptation permanente. La cohabitation avec l'aéroport est donc complexe mais reste imposée d'autant que sa présence sur le territoire se diffuse en dehors de l'emprise par de nouvelles constructions de logements dédiés aux militaires à Dugny ou aux salariés d'AdP au Bourget.

Toutefois les Villes ne limitent pas leur développement, elles le poursuivent pour répondre aux besoins d'une population en plein « boom ». La priorité est donnée aux programmes de logements et d'équipements, implantés sur les secteurs encore disponibles pour la construction ou en composant avec les servitudes aéroportuaires.

Ces servitudes cristallisent la contestation des élus d'autant que sont créés de nouvelles zones liées aux nuisances sonores apparues avec l'essor des avions à réaction. En réponse, les maires de Dugny et du Bourget s'organisent et rejoignent *l'Association des communes menacées par la proximité des aéroports* aux côtés des maires d'Orly, Athis-Mons et Bordeaux.

De la contrainte aéroportuaire peut également naître une opportunité. L'autoroute du Nord n'aurait ainsi probablement pas desservi le territoire sans l'existence de l'aéroport. Son tracé se calquant en outre sur celui de la zone de bruit intense, il délimite un couloir de servitude qui, bien qu'impropre à l'habitat, est en revanche favorable à l'implantation d'activités à dominante industrielle. Entre Le Bourget et Roissy est ainsi aménagée la ZAC Paris Nord, pôle économique majeur de la région où s'installent la gare de marchandises Garonor, l'usine Citroën d'Aulnay, le centre commercial Paris-Nord, puis la vaste Parc d'activités Paris Nord 2.

La présence de l'autoroute aura également favorisé la venue d'importants opérateurs de logements. Dans les années 1960, La Société centrale immobilière de la Caisse des dépôts et consignations réalise ainsi au Blanc-Mesnil, le long de l'axe autoroutier, la cité des Tilleuls. Anticipant peut-être le déclassement prochain de l'aéroport et la suppression des servitudes de hauteur, ou dérogeation exceptionnelle, une tour de 16 étages émerge dans le paysage au-delà des limites en vigueur.

[Voir Fig. 08] .

Autre projet d'anticipation, cette-fois non réalisé, celui des « jardins du Bourget » proposé par la préfecture d'Ile de France en 1976. Ce projet de vaste parc urbain « ordonné à la Française » placé dans le prolongement du parc de La Courneuve intègre bien les orientations du SDAURIF mais fait abstraction du maintien de la zone militaire dont les pistes sont ici remplacées par un large bassin. Prévoyant en revanche l'intégration d'une ancienne emprise militaire à l'aire des Vents – continuité du parc de la Courneuve – le projet augure de l'ouverture progressive du site aéroportuaire au territoire les années suivantes.

[Voir Fig. 09] .

Une progressive ouverture au territoire (1977-2020)

A partir de 1977-1980 les activités de la plateforme se stabilisent. L'aviation d'affaire, la zone de maintenance, le musée et le centre des expositions sont pérennisés. Seuls les militaires quittent le site par étapes et jusqu'en 2011. Leurs terrains et bâtiments sont réinvestis par les ateliers et réserve du musée puis, plus récemment, par la société Airbus Hélicoptères qui a quitté son site historique de La Courneuve.

La loi de 2010 relative au Grand Paris, suivi par l'accord pour la réalisation du Grand Paris Express en 2011, offrent l'occasion aux villes de mieux articuler les activités aéroportuaires avec les enjeux de territoire. Elles s'associent aux côtés de la préfecture de région pour constituer un pôle métropolitain doté d'un Contrat de développement territorial axé sur l'excellence aéronautique et l'aviation d'affaire. Si le projet peine à se mettre en œuvre, il génère des réelles synergies entre acteurs comme en attestent l'ouverture au Blanc-Mesnil d'un lycée professionnel tourné vers les métiers de l'aéronautique, la construction d'hôtels de classe supérieure sur l'emprise AdP et, plus indirectement, la rénovation de l'aérogare historique occupée par le musée de l'Air et de l'Espace.

La future ligne 17 du Grand Paris Express qui desservira l'aéroport est le réel moteur de cette dynamique territoriale. Mettant un terme à l'enclavement de ce secteur systématiquement écarté des schémas d'organisation des transports parisiens, elle aura contribué à ce que la plateforme et ses abords deviennent territoire olympique en 2024 avec l'accueil du centre des médias au parc des expositions, le village des médias sur l'aire des vents, puis les épreuves de tir et d'escalade sur le terrain des essences.

Ses projets de réaffectation d'anciennes emprises militaires, de programmes de logements, et d'ouvrages de franchissement, permettront en outre de créer des continuités urbaines sur un secteur jusqu'alors très décousu par la présence de l'aéroport. Ils marquent enfin l'intégration continue de la plateforme au territoire tout en lui conservant son dynamisme de pôle structurant du Grand Paris.

Fig.10

(applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref1)

Notes et références

[1] H. Caroux, A. Furio, B. Pouvreau, *L'aéroport du Bourget entre les lignes, histoire d'un territoire en Seine-Saint-Denis*, Département de la Seine-Saint-Denis, 2014

(applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref2)[2] J.-E., Terrier, *Aéroport de Paris-Le Bourget, 1910-2019, un siècle d'histoire*, Amarena, 2019, p.48-62.

[3] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref3) L. Jaussely, R.-H. Expert, L. Sollier, *Concours pour le Plan d'aménagement et d'extension de Paris*, 1919.

[4] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref4) M. Auburtin, R. Dautry, *L'urbanisme d'une région parisienne. Avant-projet d'aménagement des terrains situés sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains, Mémoires I et II*, Draeger, 1924

[5] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref5) C. Cottour, « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, DREIF, 2008, p.51

[6] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref6) A. Furio, « L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité » *In situ- Revue des patrimoines*, 35/2018

[7] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref7) C. Cottour, « Le plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne », *Idem*, p.70

[8] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref8) District de la région de Paris, Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris, 1965, p.77 et 98

[9] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref9) J.-E. Terrier, *Idem*, p.109

[10] (applewebdata://3F2C3E41-EC1D-4338-8DD8-DEADD92857B6#_ednref10) IAURIF, Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France, 1976

A propos de l'auteur

Chargé d'inventaire du patrimoine culturel, Département de la Seine-Saint-Denis

Figures et illustrations



Figure 1:
Le camp d'aviation du Bourget en 1916. © Collection musée de l'Air et de l'Espace



Figure 2 :
Le port aérien de Paris en 1930. Le projet a été réalisé par les ingénieurs des Ponts & Chaussées Terrisse et Rumpler, en collaboration avec l'architecte Henri Decaux. ©
Collection musée de l'Air et de l'Espace



Figure 3 :
Inauguration de la nouvelle aérogare conçue par Georges Labro, 1937. © Collection musée de l'Air et de l'Espace

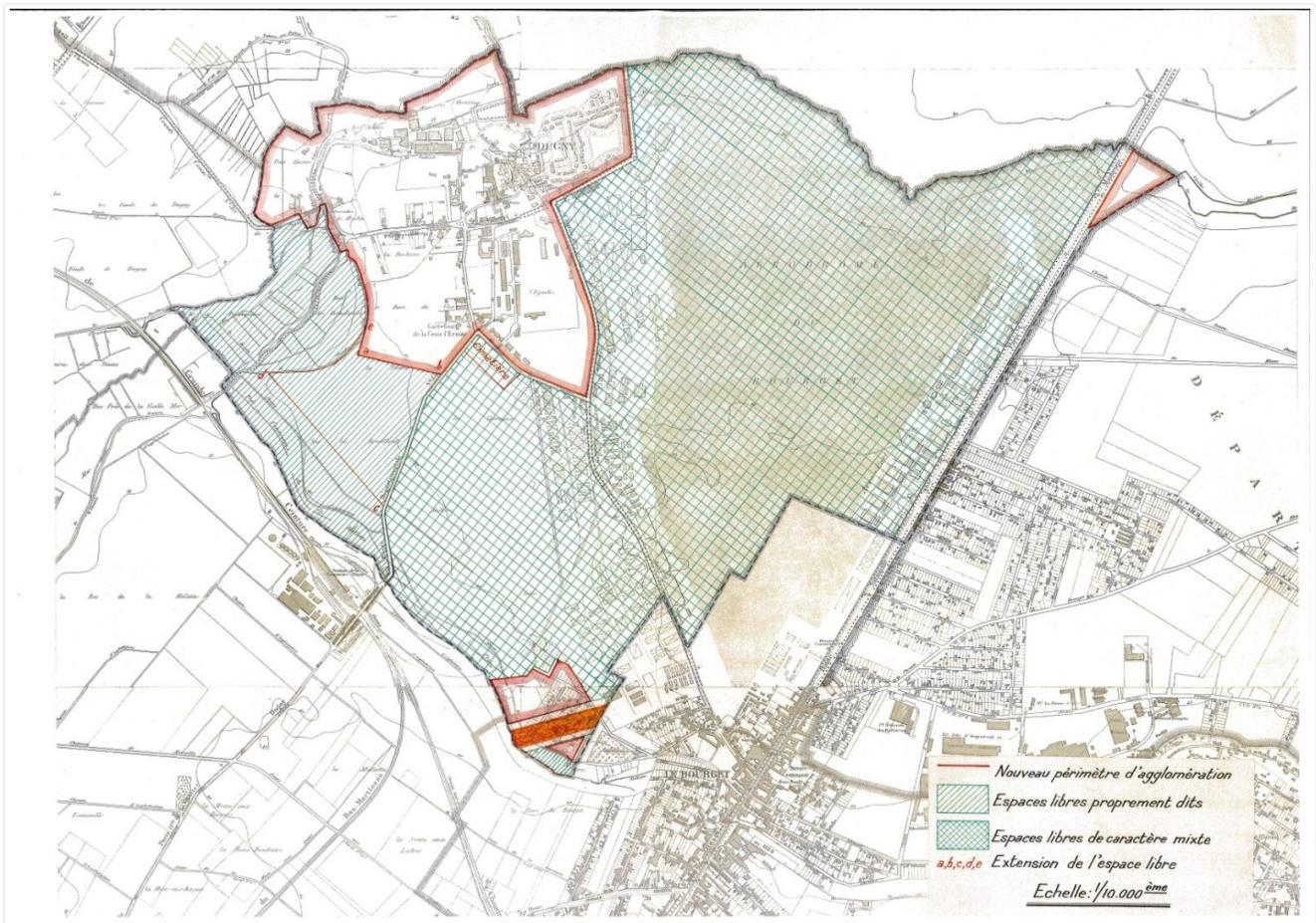


Figure 4 :
 Plan d'aménagement de Dugny, 1935. Les terrains de l'aéroport, quadrillés en vert, occupent les 2/3 du territoire et isolent les foyers d'urbanisation, en rouge. © Archives municipales de Dugny



Figure 5:

Réalisée en 1935, la cité Germain Dorel, du nom de son concepteur, a été protégé au titre des Monuments historiques en 1996. Les époux P © Département de la Seine-Saint-Denis

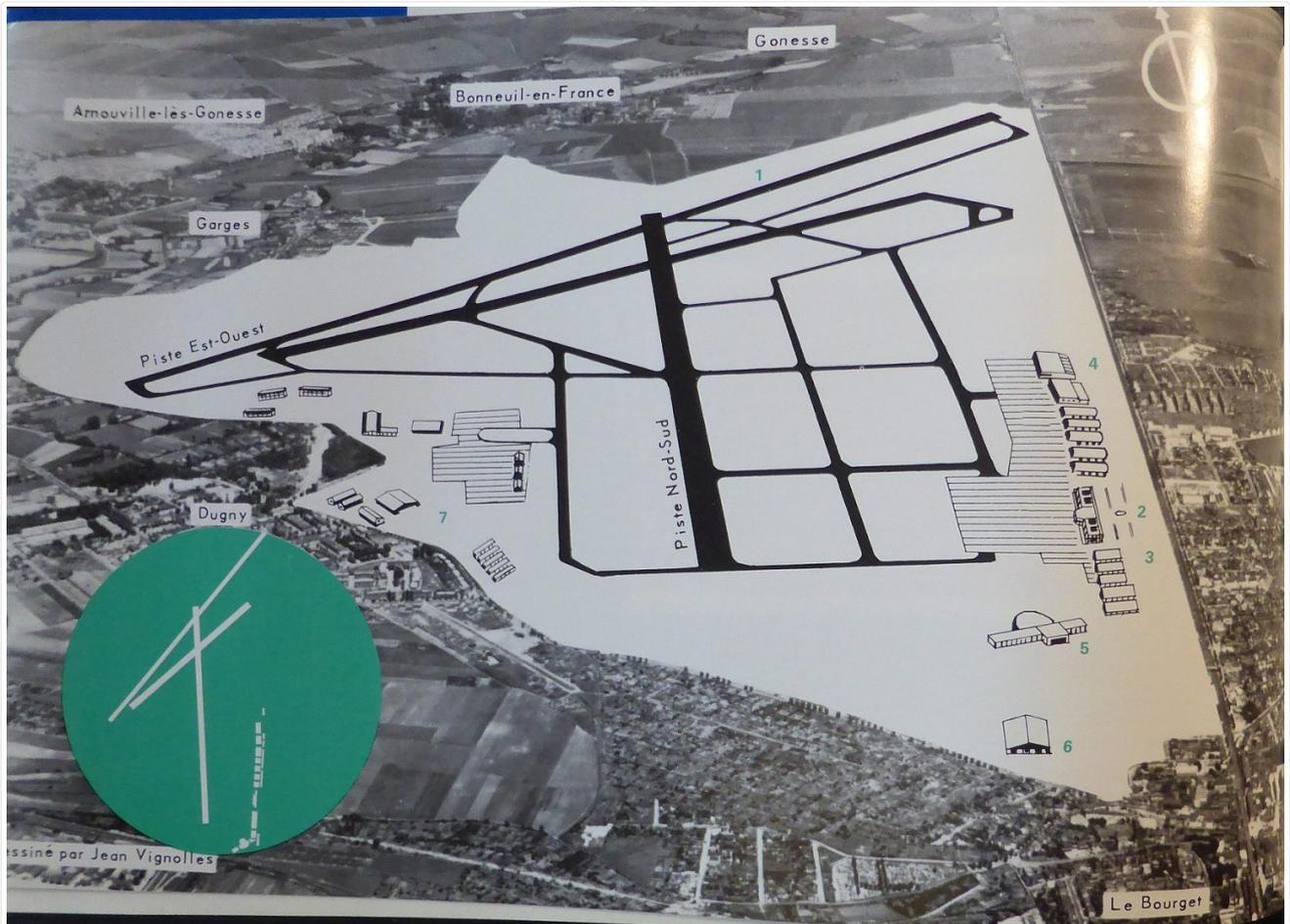


Figure 6:
Emprise de l'aéroport vers 1959. A droite, l'aérogare, à gauche, les terrains militaires, au premier plan, le hall d'exposition du Salon international de l'aéronautique © Archives nationales

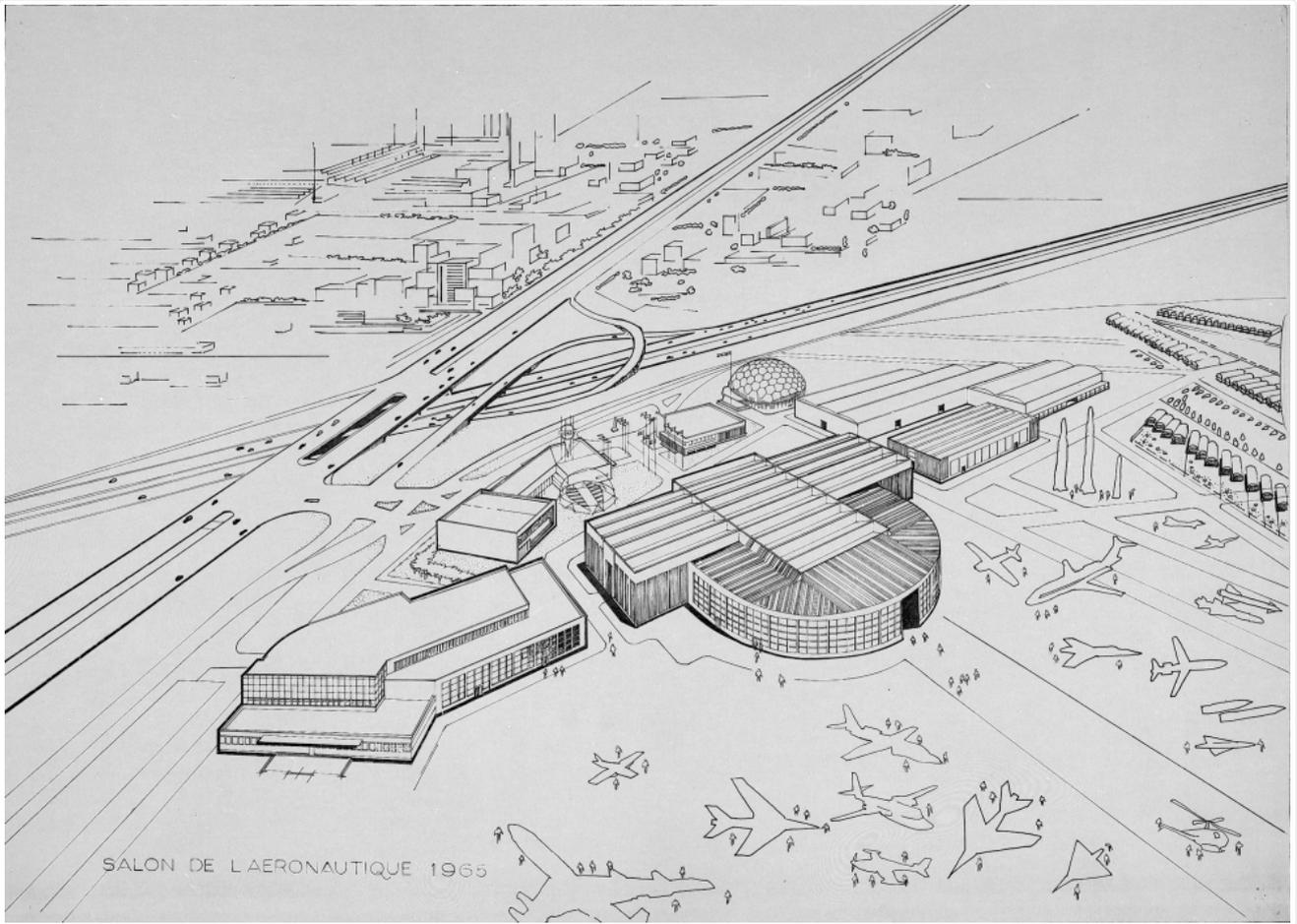


Figure 7 :
Esquisse des bâtiments du salon de l'aéronautique vers 1965, futur parc des expositions du Bourget © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/
Archives d'architecture du XX^e siècle



Figure 8 :
L'aéroport du Bourget et ses franges urbaines vers 1965, au centre la tour des Tilleuls. CIM © Collection particulière

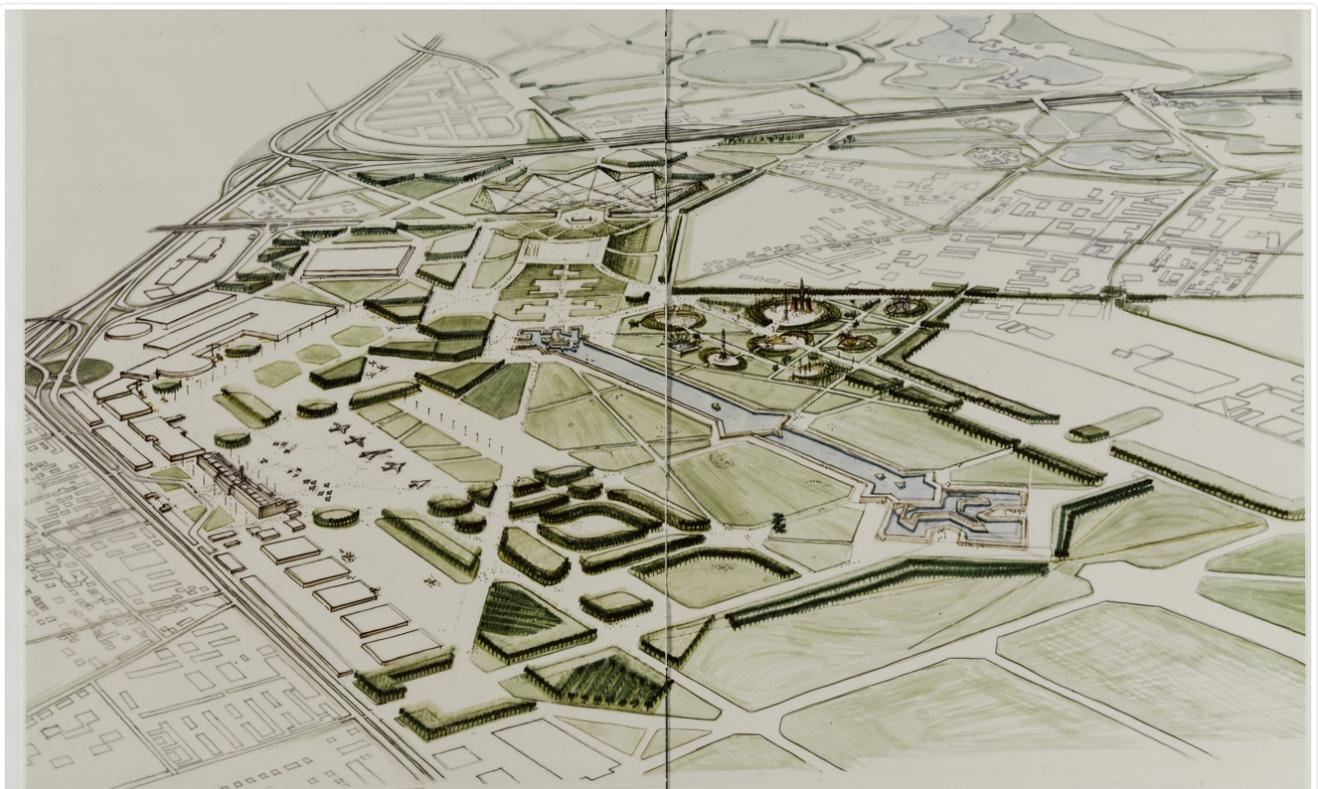


Figure 9 :
Plan du projet des « jardins du Bourget », 1976. © Archives départementales de la Seine-Saint-Denis



Figure 10:
Vue des installations olympiques du Bourget prévues pour 2024. © TVK-SOLIDEO /image : Luxigon