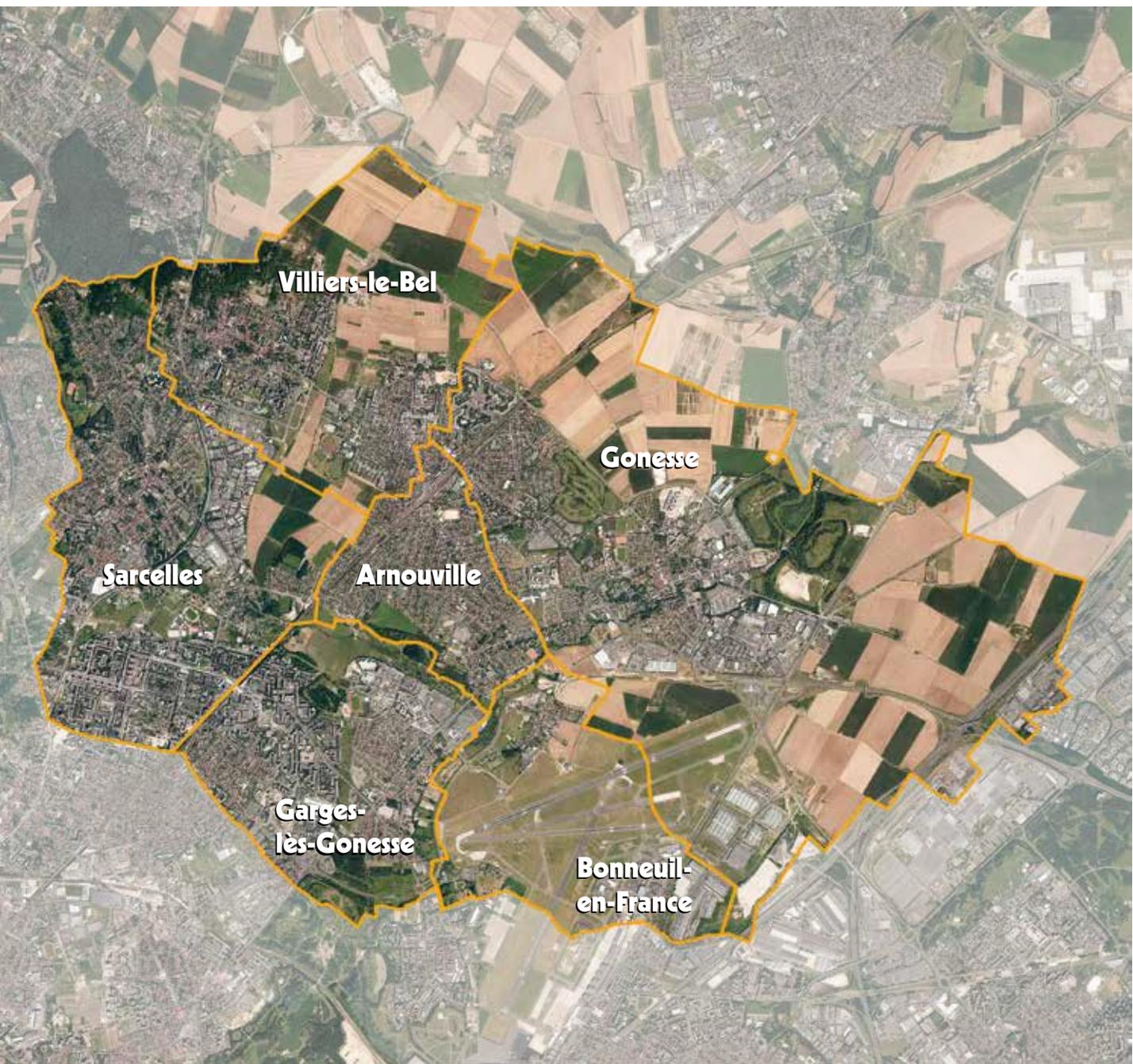


# Patrimoine en Val de France

N° 13, Novembre 2015



Aéronautique



**Les communes de Val de France**

# Préface

Le périmètre de la communauté d'agglomération Val de France intègre une grande partie de l'aéroport du Bourget et jouxte celui de Roissy-Charles-de-Gaulle. Cette situation géographique privilégiée est un des atouts qui permettent à Val de France d'afficher des ambitions métropolitaines en matière d'emploi et de développement économique, aussi bien dans son Contrat de Développement Territorial qu'à l'échelle du Grand Roissy, tout en s'engageant à améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Cette actualité a conduit la Mission Mémoires et Identités en Val de France (MMIV) à « remonter le temps » afin de savoir quel avait pu être, au fil des années, le rapport à l'aéronautique et à l'aéroportuaire des habitants des communes de Val de France.

Pour répondre à ce questionnement, la MMIV, avec des archivistes de nos communes, des historiens locaux et des chercheurs, a mené un travail de recherche et de synthèse des sources écrites et iconographiques. La lecture d'ouvrages spécialisés, le dépouillement des journaux locaux et la consultation des archives départementales du Val-d'Oise ainsi que des villes de Val de France ont permis de mettre au jour ou de mieux appréhender nombre d'événements locaux et d'importances historiques diverses concernant ballons, planeurs, avions et aéroports.

Merci donc à l'ensemble des contributeurs de ce numéro 13 de Patrimoine en Val de France qui, grâce à leur investissement collectif, nous permettent de découvrir, une fois de plus, des aspects de l'histoire de notre territoire que peu d'entre nous connaissent.

Bonne lecture.

## **Didier Vaillant**

Président de la Communauté d'agglomération  
Val de France

## **Maurice Bonnard**

Vice-Président de Val de France  
chargé des Actions pour la Mémoire  
et l'Identité

# S O M M A I R E

- 1 Préface**  
Didier Vaillant  
Maurice Bonnard
- 3 Editorial**  
Catherine Roth
- 4 Un ballon objet de terreur**  
Denis Savineaux
- 8 La révolution des « choses de l'air »**  
Maurice Bonnard
- 12 Ballons festifs**
- 14 Histoire d'un aéroport d'exception**  
Catherine Roth
- 18 Des ailes pour tous**  
Frédéric Guyon
- 22 D'un aéroport à l'autre**  
Catherine Roth
- 26 Le Salon du Bourget et ses voisins**  
Béatrice Cabedoce
- 30 Dans la fourmilière de Roissy**  
Ensemble Pour le Développement Humain
- 34 Portraits d'aviatrices**  
Fiche pédagogique  
Musée de l'histoire vivante
- 36 Attaques aériennes**  
Fiche pédagogique  
Arnouville et son Passé
- 38 Un aéroport en perpétuel développement**  
Fiche pédagogique
- 40 Pour en savoir plus**
- 41 CHANTIERS DU PATRIMOINE**
- 42 Embarquement immédiat**
- 43 L'école de la République en héritage**
- 44 Une fabrique antique de céramiques de luxe**
- 45 Mémoires du génocide et de l'exil**
- 46 En bref**
- 48 L'invité : l'Unité patrimoine et arts visuels de La Courneuve**



En couverture : Fête de l'aviation organisée par les militaires stationnés à l'aéroport du Bourget, 1929.  
Ci-contre : Ascension d'un ballon à Ecouen, 1909.

**Directeur de la publication :** Didier Vaillant. **Rédactrice en chef :** Catherine Roth. **Rédaction :** Maurice Bonnard, Béatrice Cabedoce, jeunes de l'association Ensemble pour le Développement Humain, Frédéric Guyon, Sophie Jobez, Eric Lafon, Catherine Roth, Denis Savineaux, Annette et Jean-Jacques Vidal.

**Maquette, mise en pages, photogravure, prépresse :** Conseil Graphique-Editions du Valhermeil, CG1096.

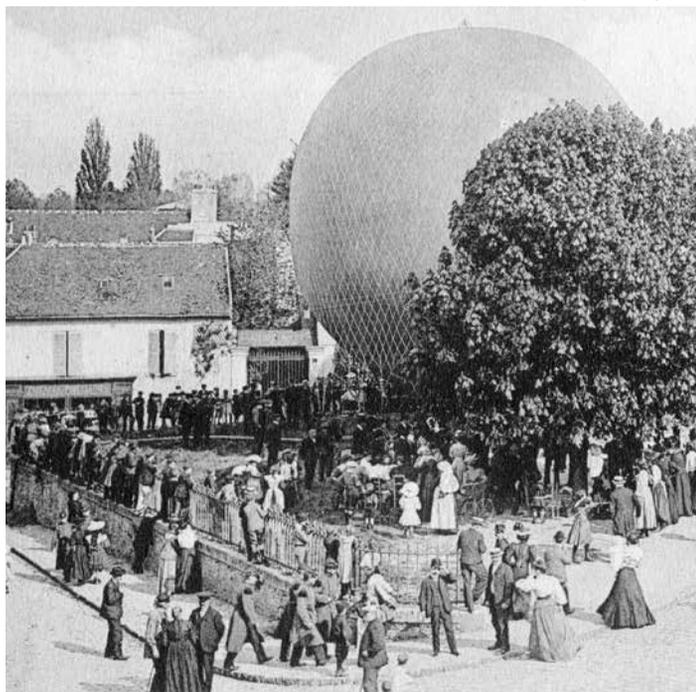
**Impression :** Corlet S.A. **IMPRIMERIE** **Routage :** GIS.

**Crédit photographique et illustrations :**

© Aérodata/ Val de France : 2<sup>e</sup> de couv. © Aéroports de Paris/ Photothèque : p.22. © Aéroports de Paris /M.Bernard : p.25 bas. © Aéroports de Paris /JC Paintendre : p.27 bas. Philippe Stroppa pour Aéroports de Paris : p.2d, p.30, p.32, p.33 b, p.33 d. Jean-Marc Jouanneux pour Aéroports de Paris : p.39, p.33 a. Jean Pierre Gaborit pour Aéroports de Paris : p.33 c. © Douanes françaises : p.31 haut. © Musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget : p.15 [MC\_25122], p.16 gauche [MC\_19650], p.16 droite [MC\_27510]. DR © Musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget : p.28 ht. © J.HAVARD/Coll.musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget : p.2c, p.26. ©AFP/Coll.musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget : p.17 ht [MA\_5346]. © Edition Sarbacane : p.42 b. © Scenorama, Musée de l'Education du Val d'Oise : p.41 ht droite, p.43. © Val de France : p.31 bas. © Ville d'Arnouville/RDVA : p.45 c. © Ville de La Courneuve : p.41 bas, p.48 a, p.48 b, p.48 c. © Ville de Gonesse : p.45 d. © Ville de Gargès-Gonesse : p.46 ht. © Ville de Sarcelles : p.41 milieu droite. © Plaine Commune / Neufs de Transilie : p.47 ht. ©Thierry Le Ralle : p.29. © Groupe Objectif 95 : p.42 a. © J.P.G.F. : p.41 milieu gauche, p.44. Archives municipales de Villiers-le-Bel : p.24 droite. Archives Départementales du Val-d'Oise : p.25 haut [622W 47]. Service archives et patrimoine de Gonesse : p.23 ht [3W2], p.23 bas, p.24 gauche[3W2]. Coll. part. Commission historique de la Fédération française de vol à voile : p.18 bas. Coll. Musée de l'histoire vivante : p.34, p.35. Coll. part. Maurice Bonnard : couv., p.2a, p.2b, p.3, p.4, p.5, p.6, p.7, p.8, p.9, p.10, p.11, p.12, p.13, p.14, p.17 bas, p.18 ht, p.19, p.20, p.21, p.27 milieu, p.28 bas, p.36, p.37, p.41 ht gauche, p.47 bas. Planète Sciences : p.42 c. Arnouville et son passé : p.45 a. Jean-Michel Roy : p.48 d. DR : p.27 ht, p.42 d, p.45 b, p.46 bas.  
Tous droits réservés.

# Editorial

Chaque ascension était une immense fête. On se rassemblait, d'abord pour voir la toile se gonfler de gaz, puis pour admirer l'envol du ballon, époustouflant spectacle de la maîtrise des airs. La frayeur ressentie lors de la première expérience avec les machines volantes n'était plus qu'un souvenir gravé sur les estampes.



L'aviation suscita le même émerveillement. Tous accouraient. Pour voir les premiers aéronefs, ces frêles engins de bois et de papier qui atterrirent dans les champs voisins. Pour saluer à l'aéroport du Bourget les aviateurs et aviatrices qui réalisaient de folles performances en allant plus haut, plus loin, plus vite. Pour observer sur le terrain de vol à voile les planeurs qui s'élançaient dans le ciel sans un bruit...

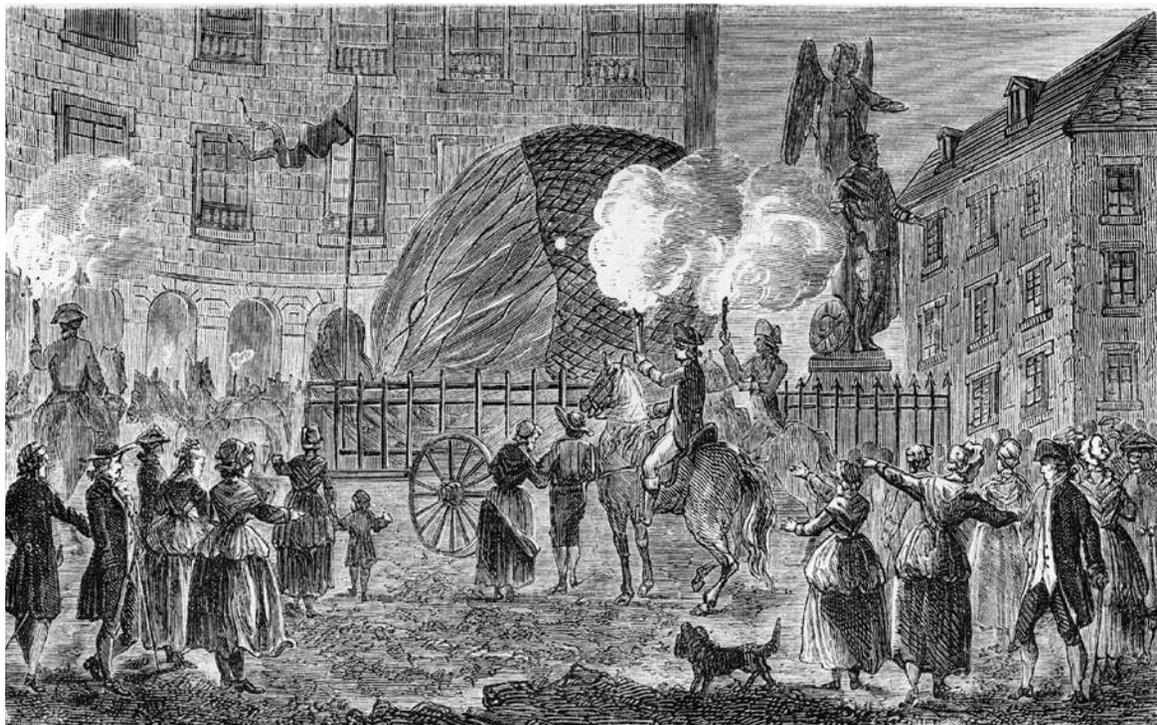
Puis les regards sur l'aéronautique sont devenus ambivalents. Déjà, pendant les deux guerres mondiales, le ravissement avait laissé la place à la peur des bombardements. Avec la mise en service d'appareils bruyants et la naissance à Roissy d'un second aéroport, devenu au fil des ans l'un des plus grands du monde, l'avion s'est transformé en nuisance. Il n'en demeure pas moins entouré de valeurs positives, lorsqu'il offre emplois et développement économique, lorsqu'il exhibe ses performances technologiques au Salon du Bourget ou lorsqu'il permet de rallier en un temps record une destination lointaine.

**Catherine Roth**

Mission Mémoires et Identités en Val de France

# Un ballon objet de terreur

*Il n'est pas un livre d'histoire de l'aéronautique qui ne cite Gonesse, devenue célèbre à cause de l'accueil réservé par ses habitants à l'aérostat tombé dans les champs, lors d'une des premières expérimentations de vol réussies.*



*Le transport du ballon dans Paris, vers son lieu d'envol.*

**M**ercredi 27 août 1783, cinq heures du soir. De lourds et sombres nuages, poussés par un vent de sud-ouest traversent le ciel de Paris. Malgré ces conditions météorologiques peu engageantes, la capitale s'apprête à vivre une expérience qui va faire date dans l'histoire de la conquête de l'air. Une foule considérable a rejoint dès avant l'aube le champ de Mars et ne cesse de croire au point qu'en cette fin d'après-midi, on estime à trois cent mille le nombre de Parisiens venus assister à l'ascension du premier ballon gonflé à l'hydrogène, conçu par le physicien et chimiste Jacques Charles assisté par les deux frères Robert, également physiciens et constructeurs d'appareils de mesure. Le ballon, au signal donné par un coup de canon, est libéré de ses attaches et prend rapidement de l'altitude, au grand émerveillement des spectateurs qui en oublient la pluie orageuse qui commence à tomber...

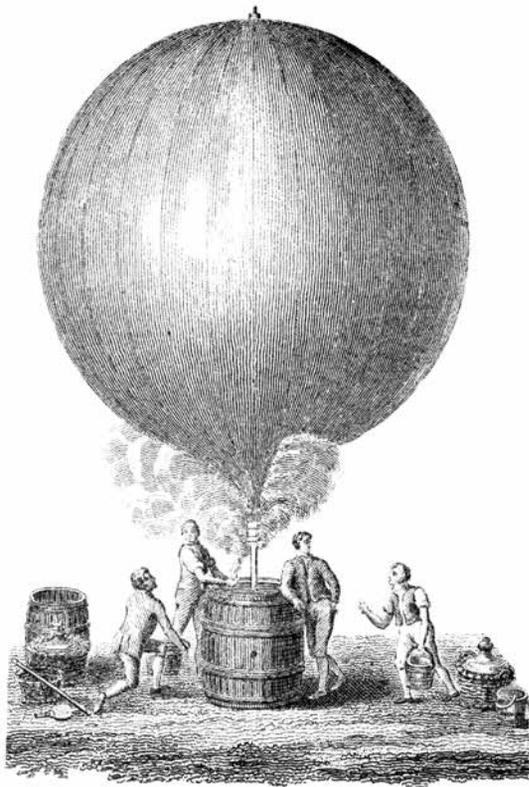
La force ascensionnelle du gaz qu'il contient porte en quelques minutes le ballon à l'altitude de 488 toises, soit un peu moins de mille mètres. Un instant masqué par un épais nuage qu'il traverse, le ballon réapparaît encore briè-

vement aux yeux des spectateurs avant de prendre la direction du nord-est. Il survole Montmartre, la Chapelle et quitte définitivement le ciel parisien.

## Rivalité entre deux pionniers

Cette expérience du 27 août a été un succès. Le géologue Faujas de Saint-Fond, témoin de l'événement et fervent soutien des expériences aérostatiques, évoque l'enthousiasme, les embrassades et les larmes d'un public ému, conquis et stupéfait qu'une telle invention puisse s'affranchir de l'apesanteur et s'élever dans le ciel. Une ombre au tableau, toutefois : Etienne Montgolfier, éminent précurseur de la navigation aérostatique et compétiteur de Charles, se vit refuser l'accès au champ de Mars et ne put ainsi assister ni aux préparatifs ni à l'envol du ballon de son concurrent.

Les frères Montgolfier, héritiers d'une ancienne lignée de papetiers d'Annonay s'étaient très tôt intéressés à la manière de s'élever dans le ciel au moyen d'un engin gonflé par un élément plus léger que l'air



*Gonflement du ballon avec de l'hydrogène.*

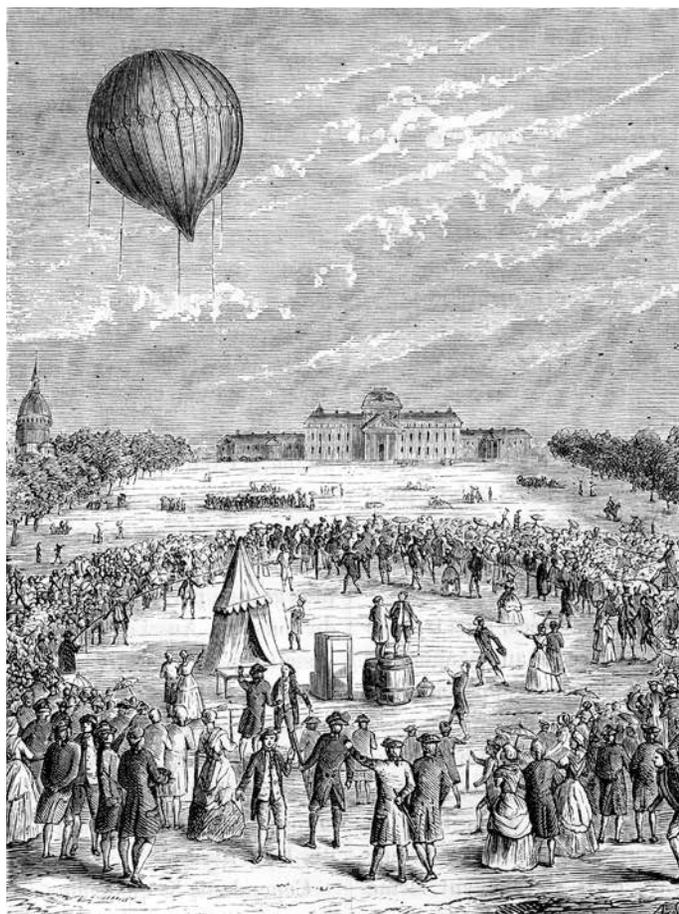
ambiant. L'air chaud ayant cette propriété de monter, c'est ce procédé qu'ils utilisèrent lors des expériences qu'ils menèrent dès 1782. La découverte de l'hydrogène ou « gaz inflammable », gaz quatorze fois plus léger que l'air par l'anglais Cavendish, ouvrait de nouvelles perspectives. Restait à produire ce gaz facilement et en quantité suffisante pour tenter l'expérience. Contrairement aux Montgolfier tenant de l'air chaud, Jacques Charles s'attela à la tâche et dut résoudre plusieurs difficultés : concevoir une enveloppe parfaitement étanche et la remplir en toute sécurité de gaz en dépit de la chaleur et des vapeurs acides dégagées au cours de l'opération.

Le procédé employé par Charles et ses compagnons, Anne-Jean et Marie-Noël Robert, pour produire de l'hydrogène était le suivant : par une ouverture pratiquée dans un simple tonneau étaient simultanément versés de la limaille de fer et de l'acide sulfurique désigné aussi sous le nom d'acide vitriolique. Le gaz produit à l'intérieur passait ensuite par un autre trou du tonneau et conduit vers l'intérieur de l'enveloppe par un tuyau de cuir. Ingénieur et quelque peu empirique, ce système permettait de remplir progressivement le ballon de gaz. Quatre jours furent nécessaires pour gonfler le premier ballon à hydrogène. La toile de soie enduite d'un vernis caoutchouc, assemblée au domicile des frères Robert place des Victoires le 23 août 1783, perdait en effet, au cours de la nuit, une partie du gaz injecté dans la journée.

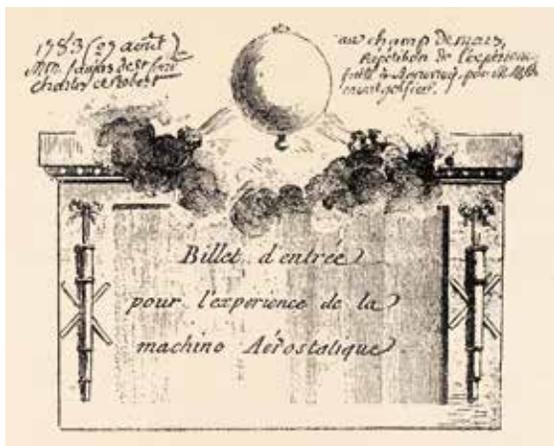
## Quarante-cinq minutes de vol

A deux heures du matin le 27 août, la machine enfin prête est chargée sur une charrette. Ce curieux attelage, précédé par des porteurs de torches, escorté par un détachement du guet, emprunte la rue des Petits-Champs, traverse la Seine au pont Royal, passe à proximité des Invalides, puis gagne le champ de Mars. A cette heure matinale, il y a peu de chance de rencontrer du monde. Toutefois quelques cochers, fortement impressionnés à la vue de ce mystérieux convoi, arrêtent leurs voitures pour, rapporte Faujas de Saint-Fond, « se prosterner, humblement, chapeau bas, pendant tout le temps qu'on défilait devant eux ».

Arrivé à destination aux premières lueurs de l'aube, le ballon désormais retenu au sol par des liens solides reçoit un dernier complément de gaz, en présence des premiers spectateurs dont le flot ne cesse de grossir au fil des heures. Les plus chanceux, dans l'enceinte du champ de Mars, peuvent observer l'objet : une sphère de taffetas enduite de gomme élastique pesant vingt-cinq livres, d'un diamètre de douze pieds et d'une circonférence de trente-six. En mesures d'aujourd'hui, cela



*L'envol du ballon au-dessus du champ de Mars.*



Billet d'entrée pour le champ de Mars.

représente environ quarante mètres cubes en volume pour deux mètres de diamètre et environ six de tour. Dimensions modestes en comparaison de celles de la montgolfière qui enlève dans les airs le 21 novembre suivant, pour le premier vol humain de l'Histoire, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes : ce magnifique ballon au monogramme du roi et orné de soleils mesure en effet soixante-dix pieds de haut, quarante de diamètre pour un poids de mille six cent livres.

Le ballon de Charles, poussé par le vent, se perce en atteignant vingt-mille pieds du fait, croit-on, de la pression extérieure. Il commence à se dégonfler, perd de l'altitude et se rapproche du sol. Quarante-cinq minutes après son décollage, le ballon s'abat dans la plaine de Gonesse,

à quatre lieues de son point de départ. Une chanson de cette époque résume la situation : « Bientôt à Gonesse, de descendre il s'empresse, plus tôt qu'on ne le pensait ».

### Epouvante au village

Scène de l'expérience du 27 août la plus divulguée par les images, la chute du ballon provoque un émoi considérable dans cette paisible bourgade de la Plaine de France. La réaction des villageois, encore occupés aux travaux des champs à cette heure de la journée, est à la mesure de leur méconnaissance des choses de l'air. A Gonesse, comme dans les campagnes alentour, on ignore qu'il est possible de faire voler des engins remplis de gaz ou d'air chaud. On ne sait rien des expériences menées par les frères Montgolfier et autres précurseurs. A quatre lieues de la capitale, peu nombreux doivent être ceux qui lisent les gazettes relatant leurs exploits.

Il est environ cinq heures quarante-cinq lorsque notre ballon termine sa course à peu près vidé de son gaz. Il en reste assez pour impressionner les paysans arrivés sur les lieux. L'odeur dégagée, la toile encore agitée de soubresauts sont les signes évidents de l'origine diabolique de cette chose informe venue du ciel. Effrayés, les témoins s'empressent d'aller quérir le curé de l'église Saint-Pierre qui, flanqué d'après certains récits de deux moines – peut-être des frères jacobins de



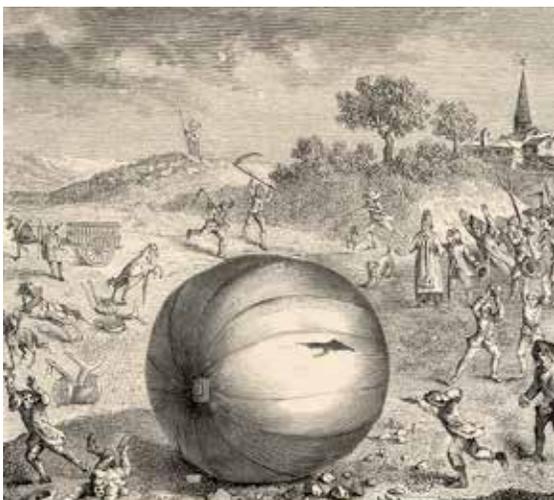
La chute du ballon à Gonesse.

l'hôtel-Dieu –, exorcise la bête, tout en essayant toutefois de ramener les Gonesseis au calme et à la raison... Sans succès car le ballon, percé, déchiqueté par les fourches et les faux, est achevé à coup de fusil et finalement attaché à la queue d'un cheval qu'on lance au galop... Telle est la représentation courante qu'en font ensuite les auteurs d'estampes gravées à Paris, en Allemagne et en Angleterre. La manufacture d'Oberkampf s'empare elle aussi du sujet en imprimant sur toile de Jouy la scène désormais célèbre de la chute du ballon de Gonesse et de son triste destin.

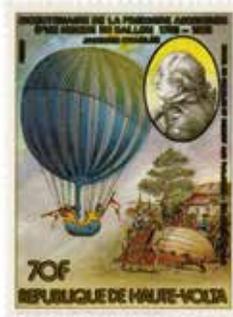
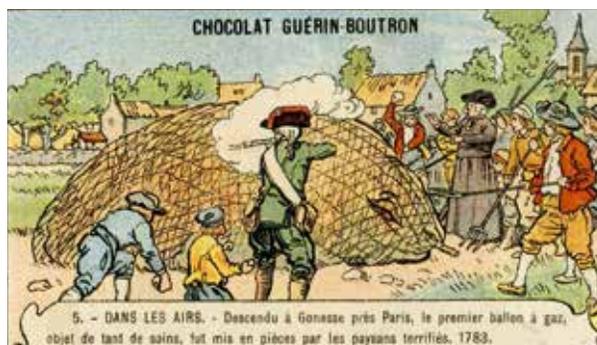
Il ne faut pas attendre des récits contemporains de l'évènement et encore moins des représentations qui en ont été faites, une indication précise du lieu où le ballon a terminé son vol. Toutes les estampes montrent les Gonesseis pris de panique, gesticulant et brandissant des armes improvisées à l'exception de l'un d'eux, armé d'un fusil, et du curé bravant le monstre à grand renfort de prières. En arrière-plan, on voit une église, qui ne ressemble en rien à celles de Gonesse. L'abbé Maréchal, puis Adrien Théry, historiens locaux, situent la chute au lieu-dit « la remise d'Écouen », reprenant le témoignage recueilli par Faujas de Saint-Fond. Il est aisé de localiser cette remise sur la carte des chasses du roi, et sur l'atlas de Burlet et Bonissant dressé en 1762. L'endroit correspond au lieu-dit Les Carreaux, près de l'actuel grand ensemble de la Fauconnière qui lui-même emprunte son nom à un autre lieu-dit situé plus à l'est.

### La morale de l'histoire

Incontestablement, la chute du ballon parmi les paysans terrorisés a inspiré nombre de chansons burlesques et de gravures satiriques



Gravure parue dans un almanach de l'époque.



Représentations plus récentes de l'évènement : carte publicitaire de 1900 ; dessin de Devos paru dans Spirou dans les années 1970 ; timbre émis en 1983.

et la décoration d'objets en porcelaine, d'éventails et jeux de société. A ce titre, la mode « au ballon » doit beaucoup aux Gonesseis de 1783. Se moquer d'eux était facile et injuste. Pour s'en convaincre, il faut lire « l'avertissement au peuple sur l'enlèvement des ballons ou globes en l'air » publié le 3 septembre 1783 par les autorités à l'instigation du monde savant, afin d'éviter à l'avenir ce genre d'incident : « Chacun de ceux qui découvriront dans le ciel de pareils globes qui présentent l'aspect de la lune obscurcie doit donc être prévenu que, loin d'être un phénomène effrayant, ce n'est qu'une machine toujours composée de taffetas ou de toile légère recouverte de papier, qui ne peut causer aucun mal et dont il est à présumer qu'on fera quelque jour des applications utiles aux besoins de la société ».

Pas rancuniers, les Gonesseis du 20<sup>e</sup> siècle ont joyeusement fêté le bicentenaire de l'évènement. En clôture des 4<sup>e</sup> Jeux de Gonesse en mai 1983, vêtus et armés comme leurs ancêtres, ils ont rejoué la fin tragique du monstre tombé du ciel et contemplé, cette fois sans la moindre crainte, l'envol dans le ciel de leur ville d'un majestueux ballon de quatre cent mètres cubes, gonflé comme il se devait, à l'hydrogène.

**Denis Savineaux**

Service Archives et Patrimoine de Gonesse

# La révolution des « choses de l'air »

*Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, le monde aérien est en ébullition, avec le renouveau de l'aérostation et la naissance de l'aviation, pour la plus grande joie des habitants de Val de France qui en sont les témoins.*



*Pliage d'un ballon après son atterrissage, avec l'aide de la population locale, vers 1900.*

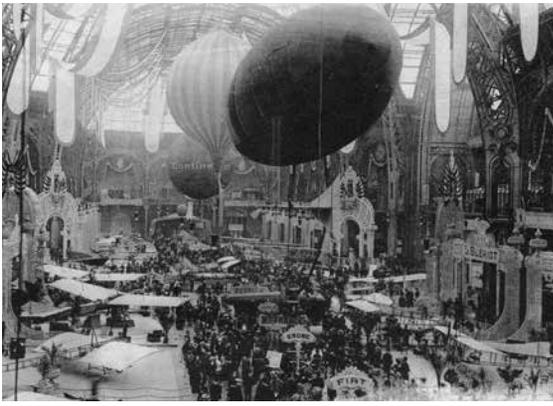
À la suite des expériences des frères Montgolfier et de Charles, « le plus léger que l'air » est devenu un phénomène de mode. L'engouement se perpétue, les ascensions de ballon sont de toutes les grandes fêtes et se répandent jusque dans les petites contrées. Ce succès de l'aérostation en France est accru par le développement de la presse à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Il conduit beaucoup d'aéronautes, parfois anciens aérostiers militaires, à se professionnaliser. Allant de ville en ville, à l'image des cirques d'aujourd'hui, ils proposent, accompagnée d'animations, une présentation de ballons que facilite l'utilisation du gaz d'éclairage, bien plus pratique et moins onéreux que l'hydrogène.

## Fêtes aéronautiques

Ainsi, Villiers-le-Bel, alimenté depuis le début des années 1880 par l'usine à gaz de Sarcelles, accueille le 15 juin 1890, pour sa fête communale, le capitaine aéronaute Valère Lecomte. Après un envol de petits ballons pilotes et de pigeons, les habitants assistent à

l'ascension d'un ballon de 500 m<sup>3</sup>, le « Pro Patria », avec, en prime, le lâcher à 300 m d'altitude d'un parachute indiquant ... la hauteur de la tour Eiffel ! Pour clore le spectacle, des jouets sont distribués aux enfants et un feu d'artifice est exécuté. Ces envols ne manquent pas de faire des fêtes locales un succès. On imagine sans mal la joie des habitants, lorsqu'en 1893, une course de trente montgolfières précède l'ascension d'un ballon à Gonesse... Ces animations sont toutefois soumises aux aléas météorologiques. A Ecouen, en 1887, « que d'émotions, que de craintes » lorsqu'un vent épouvantable risque de compromettre l'envol de l'aérostat.

Les communes de Val de France s'animent aussi avec le survol de ballons qui s'élèvent à partir de Paris intra-muros ou bien des usines à gaz toutes proches, La Villette, Le Landy... Lorsque le vent est faible, les habitants ont tout le loisir d'admirer ces aérostats, tel « le Talisman », passant en novembre 1885 au-dessus de Bonneuil à une vitesse de 5 km/h. Parfois ces ballons atterrissent, à l'image du « Cronsadt » qui, ayant pris son envol un



Exposition internationale de locomotion aérienne à Paris, 1909.

dimanche d'octobre 1893 à la fête des Buttes-Chaumont et après avoir touché terre à Auber-villiers, est reparti pour opérer une seconde descente à Garges. Après s'être élevé de nouveau au milieu des applaudissements enthousiastes de la population gargeoise, il achève sa course dans la nuit, à l'entrée de Villiers-le-Bel. Ces atterrissages mettent à contribution les habitants, pour tirer sur la corde qui immobilise et ramène le ballon vers le sol, puis pour aider à plier la toile de l'aérostaut, la charger sur une charrette et la conduire à la gare la plus proche.

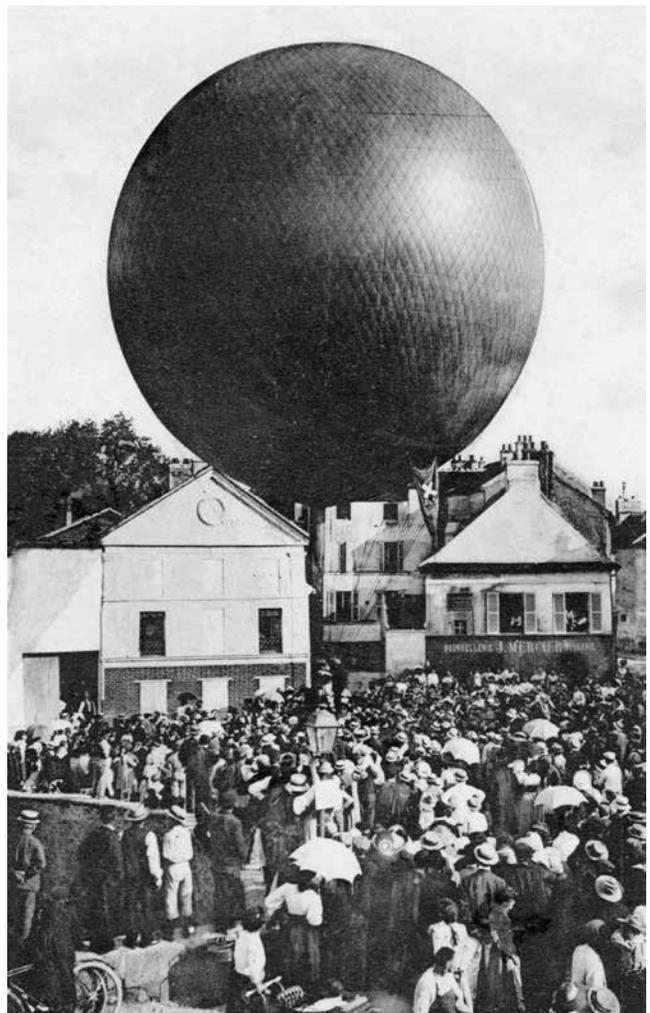
### Entre sport et patriotisme

Tout naturellement, les sportifs en quête de performances se sont emparés du ballon. Des sociétés dédiées ont vu le jour dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, mais l'aéronautique sportive reçoit véritablement sa consécration en 1898, avec la naissance de l'Aéroclub de France, qui valide les records, tout en organisant moult rassemblements et compétitions, relatés par son magazine *L'Aérophile*. Dans son sillage, les concours de distance, d'altitude ou de durée se multiplient. On n'en organise pas moins de quinze à l'exposition Universelle de 1900 ! Cette année là est créé le brevet de pilote de ballon.

Emule de l'Aéroclub de France, l'Union Aéronautique de Seine-et-Oise naît en mai 1909 et choisit Sarcelles comme « centre des cours, conférences et ascensions qu'elle organisera ». Comprenant « un noyau d'aéronautes expérimentés », elle veut « convertir les profanes à la pratique du plus beau des sports ». Son « école d'application de navigation aérienne » a une dimension patriotique : « L'énorme développement qu'a pris la conquête de l'air donne à réfléchir en cas de conflits toujours possibles. La France qui donna le jour aux premiers ballons doit garder

sa suprématie aérienne ». Sous la houlette de M. Jacquemart, restaurateur rue de Paris à Sarcelles, vice-président, et d'Octave Turmeny, aéronaute militaire, secrétaire général, elle organise surtout des ascensions de ballons visant à la formation de jeunes aéronautes, notamment à Domont et Ecouen.

A Sarcelles, la municipalité soutient l'association par des subventions et fait installer au cœur du village, place du Pont, sur la conduite de gaz, un raccordement dédié au gonflement des ballons. C'est là, le 8 août 1909, en fin d'après-midi, pour l'inauguration de l'association, que s'élève en présence d'une foule importante l'aérostaut « Ville de Sarcelles ». S'il parvient à filer jusqu'à Rouen, il atterrit en se déchirant. Le 4 septembre 1910, un nouvel envol est organisé, mais retardé « par un sabotage » d'une valve de gaz. La chance ne souriant décidément pas aux ballons sarcellois, lors de l'ascension suivante, le 17 septembre 1911, l'aéronaute-instructeur est victime d'un début d'asphyxie au moment des opérations de dégonflement...



Ascension à Sarcelles du ballon « Ville de Sarcelles », août 1909.

## Le rêve des « hommes-oiseaux »

Le vol des aérostats est soumis aux conditions atmosphériques et leur course ne peut être maîtrisée à l'envi. Ce n'est qu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, avec la construction de ballons dirigeables, véritables paquebots des airs, que le concept de navigation aérienne prend sens et se développe. Dans le même temps, certains prônent que « le plus lourd que l'air motorisé » peut voler, à l'instar de Clément Ader avec ses avions. Ces pionniers passent pour des irréalistes, mais mènent leurs expérimentations avec ingéniosité, ténacité et courage. Ce sont des bricoleurs, des techniciens ou des sportifs – aéronautes, cyclistes, automobilistes... –, en quête de notoriété ou d'aventures et, souvent, à l'aise financièrement. La plupart des « machines volantes » qu'ils fabriquent ne peuvent quitter le sol ou se brisent en vol, mettant à mal leur rêve « d'homme-oiseau ».

Ernest et Paul Zens en font l'expérience. Ce sont deux frères, lillois d'origine, dont Ernest est le plus célèbre, membre de l'Aéroclub de France, pratiquant les ascensions en ballon tout en s'intéressant à l'automobile. Après avoir élaboré en 1906 les plans d'un aéroplane biplan, ils s'installent à Gonesse en 1907 pour construire leur machine, « dans un hangar d'abri au milieu d'une vaste place très propice aux premiers essais ». Leur « appareil d'aviation », dont les ailes sont confectionnées avec du papier du Japon et la structure avec du bois de spruce et de frêne, est « remarquablement établi et donne une double impression de solidité et de stabilité ; qualités rares », note la presse. Hélas, dès le premier essai le 4 août 1908, « l'aéroplane, monté par Paul Zens,

après s'être soulevé à plusieurs reprises arrive à l'extrémité du terrain disponible. Son pilote voulut alors couper l'allumage mais l'interrupteur ne fonctionnant pas, l'appareil continua sa course, vint heurter une meule de paille et capota. Paul Zens s'est relevé indemne mais l'avant de l'aéroplane est brisé ainsi que sa queue ». L'appareil ne sera pas réparé.

Qu'à cela ne tienne, quatre jours plus tard, nos deux frères sont au Mans, pour assister au premier envol, en France, de l'américain Wilbur Wright, dont ils suivent avec un grand sérieux les expériences. Cela leur vaut l'honneur, le mois suivant, d'être pris à son bord lors de ses premiers vols avec passagers et d'inscrire ainsi leurs noms dans la longue liste des performances qui, de 1906 et 1909, grâce à des Santos-Dumont, Farman, Blériot et bien d'autres, attestent que l'aviation n'est plus le rêve de doux-dingues, mais a bien « décollé ».

## Une passion inimaginable.

A l'Exposition internationale de locomotion aérienne qui ouvre ses portes en octobre 1909, quelques mois après la traversée de la Manche par Louis Blériot, des modèles d'aéroplanes sont exposés par dix-sept sociétés, aux côtés des ballons et des dirigeables. La même année, l'Aéroclub de France décerne les premiers brevets de pilote d'aviation et les premières écoles de pilotage se créent. L'aviation semble désormais capable de mener la conquête de l'air à côté des dirigeables lents et peu maniables. Elle est aussi devenue objet de passion : un million de spectateurs assistent à la grande semaine d'aviation de Champagne d'août 1909.



Essai de l'aéroplane des frères Zens à Gonesse, 1908.



*La foule auprès de l'avion de Léon Parisot, sur la place de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville, 1910.*

Les habitants de Val de France n'échappent pas à cet engouement. Ainsi, en 1910, apprenant qu'un aviateur du nom de Léon Parisot a atterri avec son biplan à proximité de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville, ils n'ont de cesse de « le voir, le toucher des yeux et assister à son envolée ». C'est une véritable frénésie que décrivent les journalistes : « Le lundi, 2000 personnes se pressent autour du joli biplan. Tout le monde croit alors que l'envolée aura lieu vers cinq heures du soir. Nous sommes tous déçus et nous apprenons que pendant ce temps Léon Parisot convole en justes noces à Paris. Le mercredi, alerte dans toutes les communes. On croit qu'il est décidé à partir, nouvelle déception à laquelle se mêle un peu de dépit et enfin jeudi, c'est sérieux, il part. Oh ! Cette foule venant des cinq communes environnantes ! Tous les véhicules inimaginables se sont donné rendez-vous près du hangar où repose majestueusement le mystérieux appareil. Enfin vers sept heures, devant près de 3000 badauds émerveillés, Léon Parisot s'élève dans l'espace avec une grande crânerie ». Ces atterrissages dans les champs, relativement fréquents étant donné la rareté des terrains d'aviation, surtout au nord de Paris, offrent l'occasion pour les habitants d'approcher les pilotes et leurs appareils.

Les jeunes générations ne manquent pas d'être attirées par cette aviation naissante et d'y prendre une part plus importante que la

seule appréciation du spectacle. Le sarcellois Victor Léonet, mécanicien-ajusteur, fils d'un employé, passe en 1911, à l'âge de 17 ans, son brevet de pilote et devient le plus jeune aviateur de France. La même année, le beauvillésois François d'Astanières conçoit, à 21 ans, un avion à stabilité automatique qu'il fait breveter en 1912. L'un et l'autre seront quelques années plus tard pilotes de guerre, lorsque les « choses de l'air » prendront une nouvelle tournure, bien moins joyeuse...

**Maurice Bonnard**  
Villiers-le-Bel



*Habitants de Garges aux côtés d'un avion qui a atterri dans les champs, vers 1910.*

# Ballons festifs

Malgré le développement de l'aviation, le plus léger que l'air continue d'être utilisé, jusqu'aux périodes contemporaines, pour agrémenter les fêtes. Voici, en images, quelques-uns de ces événements à Villiers-le-Bel.



*Ascension de ballon organisée par le comité des lotissements, 1928.*



*Essai de ballon à côté de l'école des Charmettes, par un fabricant habitant la commune, années 1940.*

Lancer de ballons lors d'une fête  
au Puits-la-Marlière, années 1970.



Animation au parc des sports avec une montgolfière  
par l'association « Banlieues-89 », 1986.

# Histoire d'un aéroport d'exception

*Né dans la tourmente de la Première Guerre mondiale, l'aéroport du Bourget connaît un développement remarquable, avant les tragédies du second conflit armé. Une part importante de l'histoire de l'aviation française s'y est écrite.*

Les champs situés au nord du village du Bourget attirent l'attention en 1910, pour un projet de terrain d'aviation nommé Aéropolis, décrit par la presse comme « un aéro-drome modèle aux portes de Paris », à l'heure où les infrastructures réservées aux ballons et aux avions sont rares. Sur 400 hectares, les promoteurs ont prévu deux pistes, des hangars pour les avions et les dirigeables, une usine à hydrogène, une école de pilotes, des tribunes... Il ne s'agit pas de transporter des voyageurs – l'aéronautique est encore un sport et un spectacle –, mais le grand public pourra y venir pour des fêtes aériennes, tandis que les industriels pourront y expérimenter leurs machines volantes. Cet ambitieux projet ne voit cependant pas le jour.

## Premier camp d'aviation français

Peu après, la guerre éclate. Fin août et début septembre 1914, Paris subit des bombardements aériens. Pour défendre le ciel de la capitale, le Gouverneur militaire cherche

un terrain bien situé. Il choisit peu ou prou le même site que les promoteurs d'Aéropolis : des champs situés à l'intersection de la route de Flandre et du chemin le Bourget-Dugny, délimités au nord par la Morée, la rivière qui sépare Dugny et Bonneuil. Le camp d'aviation, qui est le premier installé par l'armée en France, prend le nom du Bourget, car son entrée est située sur cette commune.

Des hangars en toile sont édifiés en octobre 1914 pour abriter les sept avions formant la première escadrille du camp retranché de Paris. Les effectifs s'étoffent peu à peu et en 1918, ce sont 115 appareils qui assurent la protection de la capitale, avec des missions de surveillance et de combat. Le site accueille aussi la Réserve Générale d'Aviation, créée au début de l'année 1915. C'est ici qu'arrivent tous les aéronefs sortant des usines et que sont formées les escadrilles partant au front. Des cours d'instruction y sont également organisés. Le camp s'est agrandi vers Dugny, et il englobe, le temps du conflit, des champs de Bonneuil. Il abrite jusqu'à un millier d'avions.



*Le camp d'aviation du Bourget, 1917.*



*L'entrée de l'aérogare du Bourget, avec une grande partie des bâtiments d'accueil des passagers et de l'administration, 1932.*

### **Berceau de l'aviation commerciale**

Après l'Armistice, l'Etat cherche un terrain pour lancer l'aviation marchande, désormais envisagée tant les avancées ont été considérables pour le transport aérien pendant le conflit. Le camp du Bourget est retenu, car il jouit de nombreux atouts : bonnes conditions météorologiques, reliefs adéquats, proximité de Paris... En outre il est immédiatement disponible. Le 25 août 1919 s'y ouvre la première ligne aérienne du monde, entre Londres et Paris, bientôt suivie par d'autres, Paris-Bruxelles, Paris-Genève... Les installations sont sommaires, avec trois hangars en toile et deux baraques en bois hérités de la guerre, l'embarquement se fait sur un terrain semé de trèfles. Mais l'activité augmente : 740 passagers en 1919, 6240 en 1920, 11 368 en 1921... Le fret suit la même progression, tout comme le service postal, né au Bourget en 1918.

L'aérodrome est institué « Port Aérien de Paris » et se dote d'une véritable infrastructure, achevée en 1923 et prévue pour un flux journalier de 30 voyageurs : hangars en ciment armé, ateliers et magasins, service de radio et de météorologie, buffet-restaurant... Progressivement, le réseau de lignes aériennes s'étend vers l'Afrique, l'Orient, les Amériques, et les compagnies aériennes s'installent en plus grand nombre. Plusieurs d'entre elles fusionnent en 1933 pour donner naissance à

Air France. Cette année là, 86 910 passagers sont enregistrés au Bourget. Bien qu'en développement, l'avion reste un transport de luxe, surtout utilisé par les grands de ce monde, hommes d'Etat, musiciens, stars de cinéma... que les journalistes viennent photographier sur l'aéroport.

### **Théâtre de grands exploits**

La course aux records, entamée au début du 20<sup>e</sup> siècle par les pionniers de l'aviation, se poursuit après la Grande Guerre, pour établir de nouvelles performances en matière de vitesse, d'altitude, de distance, de durée, de charges transportées... Les grands raids se multiplient aussi ; ils sont utiles pour faire la promotion des appareils mais aussi pour tracer des itinéraires ensuite exploités par les compagnies aériennes. Tous ces exploits sont abondamment relayés par la presse et prisés par l'opinion publique, se passionnant pour les héros du ciel. Nombre de ces prouesses se réalisent au départ du Bourget, contribuant au rayonnement de l'aéroport dans le monde entier.

L'année 1927 est à ce titre mémorable. Le 8 mai, en présence de nombreuses personnalités, Charles Nungesser et François Coli décollent sur un avion baptisé « L'oiseau blanc » pour traverser l'Atlantique, ce qu'aucun appareil n'est encore parvenu à faire.



L'arrivée de Lindbergh au Bourget, 21 mai 1927.

Les pilotes larguent le train d'atterrissage dès le décollage, au-dessus de Sarcelles. Cette pièce, conservée au Musée de l'Air et de l'Espace, est tout ce qui est retrouvé de l'avion disparu. Deux semaines plus tard, Le Bourget est à nouveau le théâtre d'un exploit, cette fois réussi. Charles Lindbergh arrive à relier l'Amérique à la France avec son avion nommé « Spirit of Saint-Louis ». 300 000 personnes enthousiastes viennent à l'aéroport saluer sa performance, non sans créer des désordres.

### Installations militaires

Tout en devenant un terrain d'aviation civile, Le Bourget demeure une base militaire, dans laquelle se constitue le 34<sup>e</sup> régiment d'aviation. L'armée installe ses propres hangars, garages et ateliers le long du chemin Le Bourget-Dugny, ainsi qu'une caserne à Dugny, la caserne De Rose. La collaboration avec l'aviation commerciale n'est pas toujours facile et le départ des militaires est envisagé dans les années 1930. Finalement, seule l'escadrille de chasse quitte Le Bourget en 1933 ; cette décision satisfait les communes riveraines, se plaignant maintes fois des vols d'exercice des avions de chasse au-dessus des villages, considérés comme dangereux pour les habitants.

L'aviation militaire n'est pas qu'une source de nuisances. Elle sait organiser de magnifiques fêtes aériennes tous les ans, avec des défilés, acrobaties, démonstrations, baptêmes de l'air... Elle vient aussi en aide, notamment aux communes de Bonneuil et d'Arnouville, lors d'incendies ou d'inondations. « A la moindre alerte, au moindre sinistre, ses yeux se tournent vers l'aviation militaire, sa voisine, et l'aviation se hâte toujours d'accourir. Bonneuil en garde toujours une profonde gratitude », peut-on lire dans le journal en 1935. Elle participe également, avec l'aviation commerciale, au développement local. Si



Entraînement des militaires devant les hangars de Dugny, 1936.

celui-ci est plus net du côté du département de la Seine, notamment à Dugny, au Bourget et à Blanc-Mesnil, des militaires ou des employés des compagnies aériennes s'installent à Bonneuil, Garges ou Gonesse.

### Atterrissages d'urgence et accidents

Les atterrissages dans les communes riveraines ne sont pas exceptionnels, comme l'explique le journal *Les Ailes* : « Même si les moteurs ont de moins en moins de pannes, il arrive environ une fois par an qu'un avion civil ou militaire éprouve une baisse de régime tout de suite après avoir décollé. Actuellement, il se pose sans difficulté derrière la Morée », donc à Bonneuil ou Gonesse. Le brouillard provoque aussi des atterrissages d'urgence : « Il arrive qu'un avion allant au Bourget par temps de brume, ne le trouve pas, malgré sa certitude d'en être peu éloigné, et malgré les divers moyens de signalisation employés ». Le 31 octobre 1930, par exemple, un appareil en provenance de Lyon se pose à Garges et un avion venant de Sarrebrück à Gonesse ; en février 1935, c'est à Sarcelles que le pilote d'une compagnie anglaise atterrit.

Les accidents ne sont pas rares. Les cultivateurs en sont souvent les témoins, comme en décembre 1927, lorsque deux Bonneulleux assistent à un vol d'essai malheureux, tuant le pilote et son mécanicien, après un looping au-dessus de la route du Pont des vaches. Parfois ce sont des avions militaires qui sont victimes d'accidents lors de vols d'entraînements. Ainsi en octobre 1930, deux avions de chasse se heurtent en vol au-dessus de Gonesse ; grâce à son parachute, un des deux pilotes survit. Plus exceptionnel est le drame d'avril 1933 : lors du tournage d'un film d'acrobatie aérienne, une jeune femme tombe à cause du vent dans un champ de Gonesse et meurt suite à ses blessures.

## Un cimetière ou une nouvelle aéro gare ?

Les installations de l'aéroport devenant insuffisantes, la réalisation d'une grande aéro gare est décidée en 1931. Mais au même moment, la ville de Paris projette d'aménager un vaste cimetière sur 200 hectares de terrains à Bonneuil et Gonesse, à 800 mètres de l'aéroport. Les milieux aéronautiques protestent, considérant que c'est compromettre l'avenir du Bourget, en rendant impossible toute extension. En outre, placer une nécropole sous les regards des voyageurs des airs semble fâcheux, à l'heure où les dangers du transport aérien sont encore redoutés. La commune de Gonesse se rallie au projet de cimetière, qu'elle perçoit comme un moyen d'améliorer les transports en commun, sans compter qu'elle négocie une importante indemnité. La municipalité de Bonneuil s'en désintéresse, sinon pour demander une contre-partie financière.

Les hésitations sur l'avenir du Bourget, notamment sur le maintien des forces militaires, ajoutent à l'embrouillamini administratif. Finalement, la nouvelle aéro gare est inaugurée en 1937. Ce bâtiment moderne et luxueux, dessiné par l'architecte Georges Labro, regroupe les bureaux et services autrefois disséminés. Les pistes sont toujours des aires gazonnées, mais des travaux de canalisation de la Morée sont entrepris et des terrains sont achetés à Bonneuil pour préparer une extension. 138 000 passagers utilisent en 1938 l'aéroport, classé premier de France et deuxième d'Europe.



La nouvelle aéro gare du Bourget le jour de son inauguration, 1937.

## Élan brisé

La déclaration de guerre en septembre 1939 met un terme à ce nouvel élan. L'aéroport se vide : appareils commerciaux réquisitionnés, avions militaires déployés sur le front... La Luftwaffe y largue plus de 800 bombes le 3 juin 1940. Malgré de nombreux dégâts, l'aéroport reste utilisable. L'armée allemande l'occupe, le remet en état, achève les travaux de canalisation, étend le terrain jusqu'à Bonneuil et Gonesse, construit une piste en béton. Plusieurs bombardements alliés atteignent l'aéroport, en 1941, 1943 et 1944. Ce sont des installations très endommagées que la Division Leclerc libère en juin 1944.

**Catherine Roth**

Mission Mémoires et Identités en Val de France



Atterrissage d'urgence, à cause du brouillard, d'un avion de ligne anglais à Sarcelles, 1935.



## Des ailes pour tous

*Garges est le berceau historique du vol à voile associatif. Les pionniers de la discipline la choisissent comme terrain d'entraînement en 1929. Quelques années plus tard, un autre club vient y pratiquer ce sport synonyme du plaisir de voler pour tous.*

Le vol à voile – ou vol en planeur – émerge en France en 1921, lors du premier congrès national organisé à Paris par l'Association Française Aérienne. Pour autant, les records mondiaux de durée battus en 1923 puis en 1925, avec des vols de 8 puis 10 heures, restent sans suite. Il faut attendre 1928 pour que la discipline prenne son envol dans notre pays, en s'inspirant du modèle de l'Allemagne. Nos voisins d'Outre-Rhin, mis à l'écart de l'aviation à moteur depuis le Traité de Versailles de 1919, sont alors à la pointe de la discipline, qu'ils ont voulue tournée vers la jeunesse et la recherche.

### La première association française

C'est dans cet esprit qu'un jeune ingénieur tout juste sorti de Sup' Aéro, Pierre Massenet, crée en mars 1928, « le Club Aéronautique Universitaire » (C.A.U.), la toute première association française de vol à voile, afin de faire voler des jeunes recrutés dans l'élite universitaire parisienne. Pour ses entraînements, le club jette son dévolu en 1929 sur un terrain de 120 hectares situé à Garges. Cette parcelle – aujourd'hui située dans le quartier de La Muette – a peut-être été repérée lors de

baptêmes de l'air organisés par le C.A.U. au Bourget. En tout cas elle appartient à la Société Foncière de Seine-et-Oise, qui l'a achetée pour y créer un lotissement, mais n'a pas mis son projet à exécution. Elle s'étend de l'actuelle avenue de Stalingrad jusqu'à la butte du Fort de Stains, d'une hauteur de 80 mètres, fort utile pour le vol à voile.

A la différence des avions qui volent dans le ciel gargeois depuis la mise en service de l'aéroport du Bourget, les planeurs volent sans l'aide d'une puissance mécanique, s'appuyant



*Construction d'un planeur par le Club Aéronautique Universitaire, vers 1930. Pierre Massenet, fondateur du club, est à gauche du cliché.*

sur les courants aériens ascendants. Les performances sont par conséquent conditionnées par la qualité des appareils mais surtout par la bonne maîtrise du vent. Les bi-plans du C.A.U., construits en bambou, réalisent de modestes performances avec des vols sur quelques centaines de mètres, des « sauts de puce » comme les appellent les vélivolistes. Mais avec plus de 800 lancers de planeurs à Garges en 1929, le succès est au rendez-vous. 300 personnes adhèrent à l'association dès la première année et il n'est rapidement plus possible de faire voler tous les membres. Les soirées sont consacrées au travail dans un atelier situé à Paris, et les dimanches au vol à Garges, puis à partir d'avril 1930 sur la commune de Saint-Cyr.

### Engouement pour le vol à voile

Pierre Massenet souhaite déployer cette expérience positive sur l'ensemble du territoire français. Avec l'appui du Comité français de propagande aéronautique, puis du Ministère de l'air, il crée en 1930 l'Association pour la Valorisation de l'Industrie Aéronautique (A.V.I.A.). Il s'agit d'encourager le développement du vol à voile par des études scientifiques et techniques, la propagande, la constitution de nouveaux clubs, la recherche de terrains et l'organisation de concours. Un bureau d'études planche sur la conception de planeurs et diffuse les plans des appareils aux clubs qui peuvent ainsi les construire ou les faire construire à moindre coût. Ces planeurs, notamment présentés lors du meeting de « la quinzaine de Sens », séduisent les futurs pilotes et des clubs se constituent aux quatre coins de la France. Le plaisir de voler,

jusqu'alors réservé aux gens aisés, est désormais ouvert à tous.

Parmi ces associations de vol à voile qui se créent en nombre, il y a l'Aéro-Club Audonien (A.C.A.), fondé en 1933, dont le siège social est à Saint-Ouen, et qui adopte le terrain de Garges délaissé par le C.A.U. depuis 1930. Les vols ont lieu tous les dimanches après-midi et les Audoniens – comme on appelle les habitants de Saint-Ouen – sont quelques dizaines à se rendre à Garges chaque semaine. Cet engouement est favorisé par les facilités d'accès au terrain. Celui-ci est en effet desservi par des autobus dont certains, au départ de Paris, sont affrétés exclusivement vers le terrain de vol.

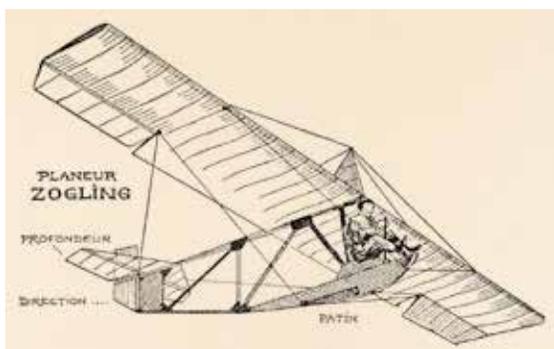
Les Gargeois viennent parfois en famille assister à ce spectacle fascinant, même si ce n'est pas en grand nombre. Il faut dire que la commune n'est alors habitée que par 3000 habitants. Denise Lepage et Edmond Ginestet, alors enfants, se souviennent des vols dans l'actuelle zone de Cora, des pilotes et de leurs casques en cuir, des Parisiens qui venaient les voir, ainsi que de certains envols qui n'étaient pas couronnés de succès, ce qui les faisait bien rire...

### Plus qu'un sport, un état d'esprit

L'activité d'un membre d'un club de vol à voile ne se résume pas à voler une fois par semaine. Les vélivolistes se chargent de l'entretien, des réparations et des améliorations de leurs appareils et, souvent, de la fabrication de nouveaux planeurs. Albert Aujeas, fondateur de l'Aéroclub audonien, est un adepte de cet état d'esprit et met à disposition des membres de l'association ses ateliers de carrosserie à Saint-Ouen.



Entraînement à Garges de l'Aéroclub Audonien, vers 1937.



*Zögling, modèle de planeur utilisé par l'Aéroclub Audonien à Garges.*



*Technique du lancer de planeur au sandow, un peu à la manière d'un lance-pierre.*

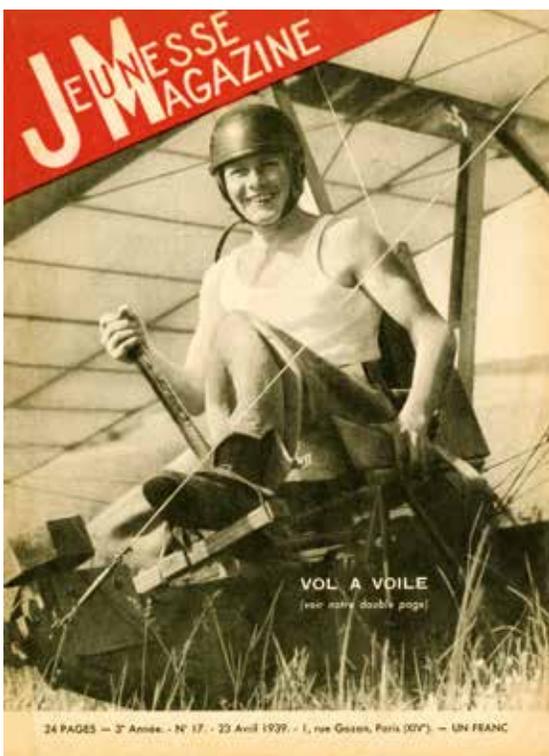
La première année, les adhérents de l'A.C.A. mettent toute leur énergie dans l'entretien du seul appareil du club, baptisé « Poil de Carotte », ainsi que dans la construction d'un nouveau planeur de type AVIA 11A, mis en service l'année suivante. Des dizaines d'heures sont consacrées aux travaux de menuiserie et de mécanique. Il faut dire que ces as du ciel et du bricolage sont, pour bon nombre, mécaniciens, tôliers ou selliers de profession. Un troisième appareil est construit, de telle sorte qu'à partir de 1934, le club dispose de trois appareils.

L'entretien des planeurs se fait toute l'année, mais les plus lourdes révisions sont effectuées lors des jours de mauvais temps, lorsque le vol est impossible. Car l'hiver ne décourage pas les pilotes, qui viennent à Garges travailler dans le hangar que le club a installé sur le terrain. « Pour les nouveaux venus à l'aviation et particulièrement au vol à voile, il faut qu'ils sachent que ce travail de révision nécessite l'union sans réserve de toutes les bonnes volontés et crée un esprit d'équipe si nécessaire à la réalisation des grands mouvements aériens », martèle l'un des membres de l'Aéroclub audonien dans un journal local.

## Populaire mais exigeant

Tout comme l'A.V.I.A., le club audonien veut une « aviation vraiment populaire » et partager les joies du pilotage avec le plus grand nombre. Les efforts de formation permettent d'initier les nouveaux adeptes, qu'ils soient des hommes ou, plus rarement, des femmes, telle Mlle Serveur, dont les entraînements promettent « d'excellents résultats ». Albert Aujeas, pilote pendant la Première Guerre mondiale, se charge de cette initiation. Les progrès sont sanctionnés par des brevets, obtenus en passant des épreuves : vol de 30 secondes pour le brevet A, vol de 45 à 60 secondes avec amorce de virage pour le brevet B, et vol d'au moins 5 minutes pour le brevet C.

Cette formation couplée à une propagande très active contribue à la multiplication des adhérents à l'A.C.A. Certains ne souhaitent pas voler mais soutiennent par leur cotisation l'essor de ce sport, en devenant membres bienfaiteurs ou honoraires. Dans la presse locale et spécialisée, les performances du club sont très régulièrement rapportées et chaque semaine, les lecteurs sont interpellés pour rejoindre le mouvement, rassurés sur le coût raisonnable de la pratique et la sûreté de ce sport qui en inquiète encore plus d'un !



*Promotion du vol à voile auprès de la jeunesse dans un magazine de 1939.*



*Pou du ciel fabriqué par l'Aéroclub Audonien lors de vols à Garges, 1938.*

Si le vol à voile veut s'ouvrir au plus grand nombre, il n'en reste pas moins une discipline exigeante, pour voler toujours plus haut et surtout plus longtemps. C'est un sport individuel mais qui laisse une large part au collectif, puisqu'un pilote doit être entouré d'une dizaine de personnes pour la phase de lancement. Pour faire décoller leurs planeurs, les pilotes privilégient le treuil plutôt que le « sandow », technique utilisée quelques années plus tôt par le C.A.U., qui consiste à catapulter l'appareil par le biais d'un câble élastique – un peu à la manière d'un lance-pierre. Une quarantaine de lanciers sont comptabilisés chaque semaine, pour des vols d'une à trois minutes. Les plus doués bénéficient de bourses de séjour au Centre national de la Banne d'Ordanche, dans le Massif central.

### Un « Pou » dans le ciel gargeois

En avril 1935, un curieux nouvel appareil, appelé « Pou du Ciel », effectue ses premiers vols d'essai dans le ciel gargeois. C'est encore Albert Aujeas qui est à la manette et ses vols dépassent les cinq minutes ! Ce petit avion motorisé a été inventé en France par Henri Mignet et présenté fin 1934 au Salon de l'aéronautique. Son plan est diffusé dans un livre que tout un chacun peut se procurer et mettre en œuvre pour s'adonner aux plaisirs de l'aviation. « Avec 300 heures de travail facile, 1 200 francs et un moteur de moto, je vais pouvoir

me construire un avion à moi, le plus original, le plus sûr, le plus facile à piloter », promet la publicité de l'ouvrage. Très vite, l'engin devient populaire.

Le club audonien est séduit par cet appareil qui, comme le vol à voile, est synonyme du plaisir de voler pour tous. Une section d'aviation à petite puissance est créée et la construction d'un pou du ciel est entreprise, cette fois dans les ateliers d'Henri Olivier, patron d'une société de construction d'avions « Lioré-Olivier » et président d'honneur de l'A.C.A. L'engin, homologué, est le 101<sup>e</sup> pou du ciel recensé en France.

### Mémoire du vol à voile

Les vols s'arrêtent à Garges avec le début de la Seconde Guerre mondiale, en septembre 1939, pour ne jamais reprendre. Pendant le conflit, le terrain, toujours propriété de la Société Foncière de Seine-et-Oise, est divisé en 4 000 jardins ouvriers ; la commune en loue même une partie afin d'y cultiver des légumes et approvisionner ses cantines scolaires. Il ne reste aujourd'hui rien des prouesses de ces as du ciel, si ce n'est une rue située dans le quartier de la Muette – bâti au tournant des années 1970 –, dénommée rue du « Vol à Voile ».

**Frédéric Guyon**

Archives municipales de Garges-lès-Gonesse

# D'un aéroport à l'autre

*Tandis que la région s'urbanise à grand pas, la fermeture de la plateforme du Bourget et la création d'un nouvel aéroport à Roissy sont envisagés. Cette réorganisation du ciel parisien met en jeu l'avenir des communes, non sans débats.*

L'aéroport du Bourget renaît après la Seconde Guerre mondiale, grâce à des travaux de reconstruction vite entrepris. L'extension apportée aux installations par l'armée allemande est confirmée et la plateforme englobe désormais des terrains de Gonesse et de Bonneuil. Pour cette dernière, c'est un bouleversement majeur. 300 hectares, soit près des deux tiers du territoire communal, sont engloutis ! Il n'est plus possible pour la municipalité de prévoir un quelconque projet de développement. L'artère principale du village est coupée par les pistes, isolant le lotissement du Pont Yblon du reste de la localité ; les quelque 140 habitants qui y vivent doivent faire 14 km pour aller à l'école ou à la mairie.

L'aéroport perd sa primauté, au profit d'Orly, que L'Aéroport de Paris, établissement public créé en 1945, veut transformer en grande plateforme internationale. Il conserve toutefois des fonctions importantes. Un agrandissement des pistes est même réalisé en 1960

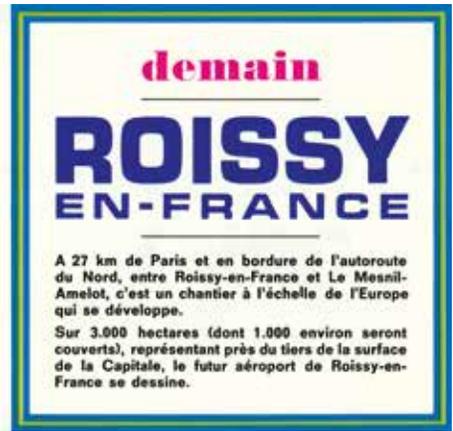
pour mieux accueillir les nouveaux avions à réaction. Les riverains protestent, mis à dure épreuve depuis que ces Comet, Boeing et autres « jets », bien plus bruyants que les appareils à hélices, « rugissent au-dessus des écoles », « affolent les animaux, rendent pratiquement impossibles les conversations téléphoniques et auditions de la radiodiffusion ». Les plaintes, qui se sont multipliées depuis 1953, visent aussi le projet d'installation d'une société de construction d'hélicoptères à Bonneuil. Le député-maire d'Arnouville va jusqu'à demander le déplacement de l'aéroport dans une zone moins urbanisée.

## Des logements plutôt que des avions

Le ministre du Logement et les services d'aménagement de la région parisienne émettent le même souhait. On bâtit en effet à tour de bras à Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges et Gonesse, ainsi qu'au sud de la plateforme. Dans le même temps, l'administration veut



Arrivée à l'aéroport du Bourget d'un avion à hélices, 1961.



Brochure publicitaire pour le nouvel aéroport de Roissy, 1969.

réglementer la construction aux abords des terrains d'aviation ; des interdictions ont même été prescrites, mais vite assouplies suite aux pressions exercées, notamment par les élus. Le transfert du Bourget permettrait de s'affranchir de ces difficultés, et en outre de récupérer 600 hectares de terrains, pour accueillir d'autres grands ensembles, voire créer un grand centre urbain. L'Aéroport de Paris n'y est pas opposé, y voyant l'opportunité de se doter d'une plateforme adaptée à la croissance du trafic et à la nouvelle génération d'avions annoncée, les supersoniques.

Une étude est donc entreprise, et un site recherché, qui doit satisfaire de nombreuses conditions : reliefs, régime des vents, circulation aérienne, viabilité des sols, faible densité humaine, accessibilité à partir de la capitale... Le choix d'un terrain de 3 000 hectares au nord de Paris est validé en 1960. Malgré le coût du transfert, estimé à un milliard de francs, la construction de l'aéroport Paris-Nord est autorisée en 1964 et les travaux démarrent fin 1966, sous la direction de l'architecte Paul Andreu. Ils sont titanesques, pour bâtir une « ville aéronautique » : voies de circulation, ponts, réseaux d'assainissement, réservoir d'eau, centrale thermique, centrale téléphonique, aérogare, tour de contrôle, pistes...

### Un voisin toujours plus bruyant

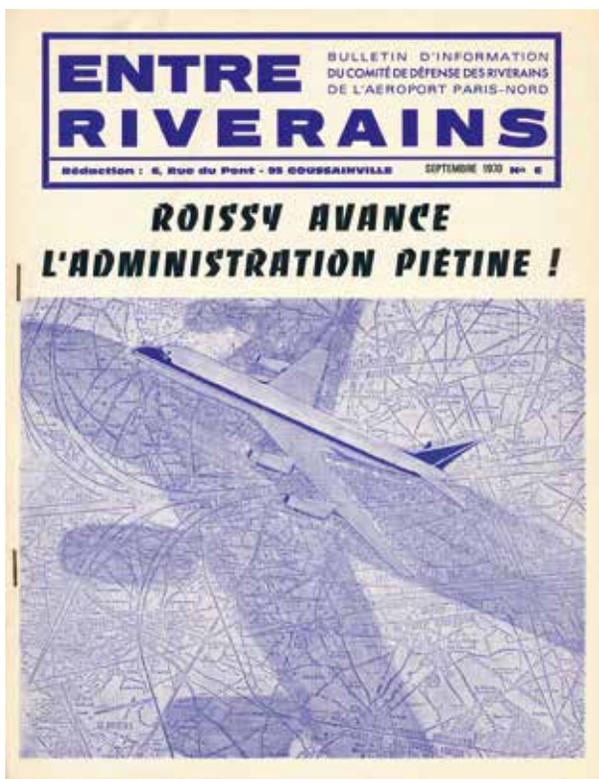
Pendant que les grues s'affairent à Roissy, le transport aérien continue sa mue : raccourcissement de la durée des vols, augmentation de la capacité des appareils – 100, 200 et bientôt 300 places –, multiplication des villes desservies.... Il poursuit aussi sa refonte des tarifs, avec la création du voyage à crédit, de la classe économique et des vols en charters, pour cesser d'être réservé à une élite. Les habitants profitent de ce début de démocratisation. Les

villes de Garges et de Sarcelles organisent par exemple à partir de 1969 des séjours sur la Côte ou aux Baléares avec voyages en avion pour les « anciens » de la commune.

L'aéroport du Bourget est cependant un voisin de plus en plus bruyant. Non seulement les avions à réaction sont de plus en plus utilisés, mais le trafic double entre 1960 et 1970, et les vols de nuit sont plus fréquents. Le Bureau des relations avec les riverains, créé par L'Aéroport de Paris en 1958, peine à limiter les mécontentements. Les « procédures anti-bruit », au décollage et à l'atterrissage, mises en place en 1963, ne sont qu'un pis-aller : « Quand le vent venait du nord, les appareils survolaient Gonesse plein pot, plein régime ». C'est à peine mieux dans les localités voisines : « Une station de radio avait demandé à la maire, madame Carnajac, si les avions la gênaient. Elle avait répondu qu'ils la gênaient moins qu'une mobylette qui passe dans la rue ! Ça avait fait bondir tout Garges ! ». La perspective de la fermeture calme toutefois les esprits.



Vol d'un avion sur les champs de tulipes de Gonesse, après son décollage de l'aéroport du Bourget, vers 1950.



Bataille de la communication autour du futur aéroport.

### Premières inquiétudes

Le site de l'aéroport Paris-Nord est présenté comme une zone vierge de toute habitation, hormis une ferme, et ne comptant que peu de riverains. Mais les élus s'interrogent, dans les Conseils municipaux ou au Conseil général... « L'aéroport Paris-Nord donne des inquiétudes, note en 1965 *L'Echo Régional*, les populations de Goussainville, Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville, Garges, en particulier, seront directement placées sous les zones de bruit ». Si des études sont menées pour établir un zonage des nuisances sonores, la plus grande discrétion entoure ces cartes. Le dossier des aéroports devient en effet de plus en plus explosif en France, avec les procès intentés à des compagnies aériennes par des riverains à Nice, en 1966, puis par des communes voisines d'Orly, en 1969.

L'information filtre toutefois et les perspectives alarmantes suscitent la création fin 1969, à Goussainville, du Comité de défense des riverains de l'aéroport Paris-Nord, appelant toutes les localités voisines à le rejoindre dans la lutte : « 42 communes de cette région représentant 250 000 personnes seront noyées sous le bruit. Elles subiront la pollution des avions à la cadence d'un appareil toutes les 21 secondes, elles ne pourront dormir car le service de cet aéroport se fera de jour comme de nuit ». Les ralliements sont cependant encore timides.

### Montée de la contestation

La grogne augmente en mars 1972, lorsqu'une circulaire gèle en raison des zones de bruit près de 20 000 hectares, interdisant la construction même là où l'administration vient de délivrer des permis, sans tenir compte des plans d'urbanisme des communes. C'est ainsi qu'à Sarcelles, le projet d'ensemble pavillonnaire des Chardonnerettes se retrouve amputé d'un tiers, qu'à Garges, le nombre de logements programmés aux Doucettes se voit divisé par deux ou qu'à Villiers-le-Bel, la construction d'équipements publics est remise en cause. Des petits propriétaires sont aussi lésés. L'autoritarisme de ces mesures est vivement dénoncé, de même que l'attitude de L'Aéroport de Paris, « Etat dans l'Etat », les réponses vagues des ministres, le culte du secret des fonctionnaires...

Pour endiguer ces « nuisances administratives » et les futures gênes de l'aéroport, des actions sont menées, sans qu'un front commun ne parvienne à s'organiser. D'autres groupements se créent, parmi lesquels le Comité de sauvegarde contre les nuisances de l'aéroport de Roissy, lancé par le maire de Villiers-le-Bel, et l'Association sarcelloise d'action contre les nuisances d'avion, présidée par le député-maire de Sarcelles. Les revendications sont peu ou prou les mêmes : interdiction des vols de nuit, limitation du bruit à la source, aides pour les travaux d'insonorisation et assouplissement des interdictions de construire. Sur ces derniers



Manifestation des riverains à l'aéroport de Roissy, un an avant sa mise en service, 1973.

points, des avancées sont obtenues, mais considérées comme insuffisantes. Le crash de Goussainville, en juin 1973, accroît les protestations et ajoute l'argument de la sécurité à un débat jusqu'alors polarisé par le bruit.

La création annoncée de 60000 emplois, sans compter les industries périphériques, pourrait offrir une contrepartie, surtout pour les « cités-dortoirs » de Val de France, où l'implantation d'entreprises n'a pas suivi la construction des nombreux logements. Las, pour éviter les installations en zones de bruit et la saturation des voies routières, les autorités orientent le développement des activités vers les vallées de l'Oise et de la Marne. Le bilan des « retombées économiques », si souvent mises en avant par les défenseurs du nouvel aéroport, est bien maigre à la veille de la mise en service. Quant aux emplois de la plateforme, les débouchés pour les habitants semblent limités, eu égard aux transports en commun disponibles. « Le miracle Roissy ne se produira pas », constatent les élus.

### Non plus un, mais deux aéroports

Des rumeurs évoquent depuis 1970 le possible maintien d'activité au Bourget, au grand dam des riverains exaspérés par « les troubles du sommeil, la peur d'une catastrophe, l'inattention scolaire des enfants, les coupures de télévision, les odeurs de kérosène ». Mise en place d'un cahier de revendications à Gonesse en 1972, création d'un Comité de défense contre les nuisances à Garges en 1973, la colère grandit. Les municipalités restent mesurées, car l'aéroport est une « zone d'emploi appréciable », à l'heure où le chômage devient une préoccupation. Elles demandent toutefois la limitation des

nuisances, en particulier l'interdiction des vols de nuit. Le Bourget se convertira en 1977 en aéroport d'affaires.

Quant à la plateforme de Roissy, rebaptisée Charles-de-Gaulle en 1973, elle est mise en service le 13 mars 1974. Crise du pétrole, surendettement de L'Aéroport de Paris, mauvaise humeur des compagnies aériennes, grogne du personnel, protestations des riverains dont plusieurs milliers viennent manifester, l'ambiance est à la morosité, accrue par le récent crash d'Ermonville. La presse salue la modernité de ce « mastodonte aéroportuaire », s'interroge parfois sur l'austérité de l'architecture en béton et, souvent, critique le retard pris dans la réalisation des voies de desserte. « L'aéroport Charles-de-Gaulle est un voisin gênant. Il doit devenir un voisin acceptable et, mieux encore, un voisin profitable », ajoute *Le Monde*. Tout un programme, sans cesse débattu depuis plus de quarante ans...

**Catherine Roth**

Mission Mémoires et Identités en Val de France



Inauguration de l'aéroport de Roissy par le Premier ministre Pierre Messmer, 1974.

# Le Salon du Bourget et ses voisins

*Depuis plus de soixante ans, un été sur deux, le ciel des communes de Val de France s'anime avec les démonstrations et les parades de la plus grande exposition aéronautique du monde. Un rendez-vous diversement apprécié.*



**26** Juin - 5 juillet 1953 : le 20<sup>e</sup> Salon international de l'aéronautique se tient pour la première fois au Bourget. Acheminées par des services spéciaux de trains, de cars et d'autobus, 200 000 personnes assistent à la fête de clôture. Ce carrousel aérien de 400 parachutistes et 100 avions à réaction est rythmé par les bangs retentissants d'un Mystère et d'un Vautour, qui franchissent le mur du son devant un public ébahi !

## Des avions aux fusées

Jusqu'à là, les salons de l'aviation se sont tenus à Paris, au Grand Palais. Le premier a lieu en 1908, sous le nom de « Salon international de l'aéronautique ». Organisé par l'Automobile Club de France, il propose au tout Paris d'admirer « les choses de l'air » : avions, ballons, dirigeables... La manifestation se perpétue sous des appellations diverses et adopte en 1924 le rythme d'un an sur deux.

Outre l'exposition statique au Grand Palais, des parades aériennes sont organisées en 1949 à l'aéroport d'Orly, puis en 1951 au Bourget. L'affluence est exceptionnelle et c'est au Bourget, où l'espace est vaste et le trafic

plus réduit, que se déroulent désormais les Salons. Un hall de 9 000 m<sup>2</sup> est édifié près de l'aérogare pour le Salon de 1953 qui prend sa configuration définitive : des stands en intérieur ou dans des chalets, une exposition d'avions en extérieur, des journées pour les professionnels ainsi que des vols de démonstration et une grande fête aérienne.

En 1963, la manifestation devient le « Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace ». Il y a peu de stands où ne figurent une fusée, un satellite. Car en cette période des Trente Glorieuses, la conquête spatiale fait rêver. En 1965, l'URSS participe au Salon pour la première fois. Youri Gagarine présente le vaisseau spatial Vostok. En réponse, les États-Unis envoient les astronautes de Gemini IV. Le Salon fait près d'un million d'entrées !

Cependant, plus qu'au nombre de visiteurs, c'est au volume de commandes qu'on juge du succès de l'événement. S'il existe d'autres salons aéronautiques – notamment à Farnborough en Grande-Bretagne –, celui du Bourget, véritable « foire aux avions et foire d'empoigne », est le seul à accueillir autant de constructeurs étrangers. Son histoire est celle des stars de l'aéro-

nautique : en 1955 la Caravelle, en 1969 le Concorde, premier avion commercial supersonique, en 1979 la fusée Ariane, en 2005 l'A380, en 2011 Solar Impulse, premier avion solaire...

### Une gigantesque kermesse

« Fiers d'être aux premières loges », les riverains viennent s'émerveiller et frissonner devant les lâchers de parachutistes, les voltiges audacieuses des hélicoptères et des patrouilles acrobatiques. Sandra se souvient « de l'homme volant qui avait des arceaux sous les bras pour survoler la foule, des avions qui décollaient à la verticale, de l'Aile volante. C'était très bruyant, ma grand-mère en avait peur ». Mais pour les passionnés de technologies, « un avion qui fait du bruit, c'est un avion puissant ». On admire avec des yeux d'enfants « les vieux coucous à hélice » ; on rêve « aux destinations extraordinaires vers lesquelles l'avion peut vous emmener » et l'on ressent fierté et admiration pour la patrouille de France, « l'aviation du pays ».

Depuis le Salon, l'ORTF diffuse en Eurovision des reportages animés par des vedettes de la chanson, tels Adamo ou Michel Delpech. « Nous les gamins, on récupérait des casquettes, des posters sur les stands. On avait des entrées gratuites par mon père, mécanicien à UTA. La famille montait du Loiret-Cher et après le repas on allait voir les démonstrations ». Les traditions se maintiennent : cette année encore des cousins sont venus d'Alsace pour le Salon.

Pour admirer les exhibitions, le public – 300000 personnes dans les années 1960 ! – s'installe sur les pelouses, moins chères que les tribunes. Les familles modestes, ou qui préfèrent le calme, investissent les bords de routes, les talus ou tout autre site élevé offrant une vue sur le ciel du Bourget. Certains s'y sentent, en outre, plus en sécurité qu'au bord des pistes ! Fillette, Françoise monte sur le toit de la Peugeot familiale ou escalade la palissade avec sa sœur. A Bonneuil « les gens vont au cimetière ». A Gonesse, André s'installait avec son père « dans les champs, derrière la clôture. Mais les gens abîmaient les récoltes alors la police a bloqué les chemins ». On suit les démonstrations des balcons de la Fauconnière ou des pavillons proches, un œil vers le ciel et l'autre rivé sur la télé qui diffuse le spectacle ! A Garges, Yves pique-niquait sur les plateaux du fort de Stains, avec famille et amis munis de jumelles et d'appareils photos : « C'était plein de monde ; on aurait dit la plage ! Ça a duré ainsi jusqu'au milieu des années 1970 ».



Une famille regarde les animations du Salon du Bourget à travers une palissade, 1953.



Le parking de l'aéroport du Bourget, lors de la fête de clôture du Salon de 1953.



Le chanteur Adamo au Salon du Bourget, 1975.



Exposition d'avions au Salon du Bourget, 1959.

Thierry, « pas passionné d'aviation, mais passionné de la fête du Bourget », va encore, seul ou avec les copains « au terrain des Mûriers près du cimetière, et au terrain des Vaches – les Pieds Humides –, car c'est le meilleur endroit : on voit quasiment la tête des pilotes ». Pourtant, les gens sont moins nombreux qu'autrefois à suivre les démonstrations : l'avion s'est banalisé et les effets spéciaux des films ou des jeux vidéo surpassent désormais les prouesses des patrouilles acrobatiques !

### Des accidents mémorables

Les Salons des années 1960-70 sont marqués par de nombreux crashes. En 1961, un bombardier tombe entre Louvres et Goussainville, tuant les trois membres d'équipage. En 1963, un autre s'écrase devant les tribunes. En 1965, deux crashes provoquent le décès de 12 personnes dont 8 spectateurs. En 1967, un avion de la Patrouille de France tombe non loin du public : « J'avais neuf ans et j'ai toujours cette image en tête : la gerbe de feu, très impressionnante ! ».

Faut-il autoriser les évolutions acrobatiques, « clous » des démonstrations, d'autant plus réussies qu'elles sont plus audacieuses ? Cela perturbe en outre le trafic car les avions du Bourget sont détournés vers l'aéroport d'Orly,

dangereusement surchargé. En 1969, alors qu'on envisage de transférer le Salon vers l'aérodrome d'Evreux (Eure), le pilote d'un hélicoptère se tue malgré des mesures de sécurité renforcées.

Mais l'accident qui a marqué les mémoires, c'est celui du Tupolev 144, le 3 juin 1973. Ce 30<sup>e</sup> Salon est dominé par l'affrontement entre les deux grands supersoniques civils : le Concorde et le Tu-144 soviétique, dit « Concordski ». Ce dernier explose au-dessus de Goussainville, non loin du théâtre où



Les débris du Tupolev 144 après l'accident à Goussainville, 1973.

plusieurs centaines de personnes sont réunies ! Six membres d'équipages et sept civils, dont cinq enfants, sont tués, 27 autres blessés. Dans le quartier des Noues, une odeur de kérosène flotte ; 14 pavillons sont détruits, beaucoup d'autres endommagés. Pourtant sur le Salon, le spectacle continue « comme dans la meilleure tradition du cirque après la chute d'un trapéziste ».

Le courant de solidarité est à la hauteur du traumatisme et de l'émotion ressentis : « A Villiers-le-Bel, au Puits-la-Marlière, c'était la fête du quartier et c'est par la rumeur qu'on a appris l'accident. Il y avait une collecte de sang à l'hôpital de Gonesse, alors on y est allé avec mon beau-frère et ma belle-sœur ». Les secours affluent, des particuliers proposent des chambres aux familles sinistrées, des collectes d'argent sont organisées, tandis que les élus et les associations protestent énergiquement contre les démonstrations aériennes au-dessus de zones urbanisées, au « mépris complet de la vie des riverains ».

On envisage de transférer le Salon mais cela fait débat. Supprimée en 1975, la fête aérienne reprend en 1977 avec une réglementation stricte, qui limite le périmètre et le style des évolutions dans le ciel. La durée des démonstrations est progressivement diminuée. Mais proche de la capitale, le Bourget demeure l'emplacement idéal pour cette « vitrine internationale » que constitue le Salon, malgré le mécontentement grandissant des riverains.

### Entre fascination et rejet

Embouteillages, routes barrées, parkings bondés, champs saccagés par les spectateurs... le Salon bouleverse la vie locale, le voisinage râle : « Pour entrer dans Bonneuil, il fallait un laissez-passer qu'on retirait en mairie, pour des questions de sécurité et de circulation ». Les démonstrations aériennes, surtout, engendrent des nuisances sonores ; bruits et vibrations qui rappellent la guerre aux Anciens ! « Le garde-champêtre de Bonneuil demandait aux gens de mettre les fenêtres en espagnolette parce qu'avec le mur du son, les carreaux descendaient ».

Malgré ces nuisances, la fascination ressentie pour l'aviation, symbole de luxe, de puissance et de modernité, semble dominer jusqu'au début des années 1970. Puis dans le contexte de l'aménagement du futur aéroport de Roissy, le Salon devient une tribune pour les riverains qui viennent dénoncer le bruit et la pollution. Après la catastrophe de Goussain-

ville, à l'origine d'une véritable hantise des accidents, le mécontentement l'emporte. L'avion n'est plus considéré par certains que comme un moyen de transport dangereux et bruyant, et le Salon, moins festif, comme une « manifestation commerciale ».

La mobilisation des parents d'élèves, des enseignants et des élus locaux oblige le S.I.A.E., filiale du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales qui organise le Salon, à subventionner des classes transplantées et des excursions pour les écoliers. Bonneuil, Garges, Le Bourget et Dugny en bénéficient. Mais rien n'est fait pour les très jeunes enfants en crèche, pour les personnes âgées – la résidence Jeanne Carnajac de Garges jouxte par exemple les pistes – ni pour les collégiens et les lycéens, en pleine période d'examens. En juin 1999, une campagne de mesures du bruit met en évidence des niveaux élevés, particulièrement à Dugny et Garges. Le crash du Concorde (27 juillet 2000) ainsi que des études soulignant la nocivité du bruit pour la santé, relancent les protestations.

Aujourd'hui, le Salon du Bourget continue d'apporter son lot d'avantages et de désagréments. Le cru 2015, qui s'est déroulé du 15 au 21 juin, a vu sa fréquentation grimper de 11% avec 351 000 visiteurs. Sans compter ceux qui, des bords de route, du terrain des Vaches ou de leur balcon, ont admiré la fête de l'aviation !

Béatrice Cabedoce



Spectateurs du Salon du Bourget à Garges, au Terrain des Pieds Humides, 2015.

# Dans la fourmilière de Roissy

*Pour assurer le fonctionnement quotidien de l'aéroport Charles-de-Gaulle, des dizaines de milliers de personnes s'affairent. Enquête sur quelques-uns des métiers très divers exercés sur la plateforme.*



Agents de piste.

L'aéroport de Roissy est comme une grande ville. 85700 personnes y travaillent dans près de 700 entreprises ! Comme dans une ville, tous les corps de métiers sont représentés, et il y a en plus toutes les professions propres au transport aérien. Parmi ces innombrables métiers, en voici quatre que nous avons pu découvrir en interrogeant ceux qui les exercent.

## Chaque journée est différente

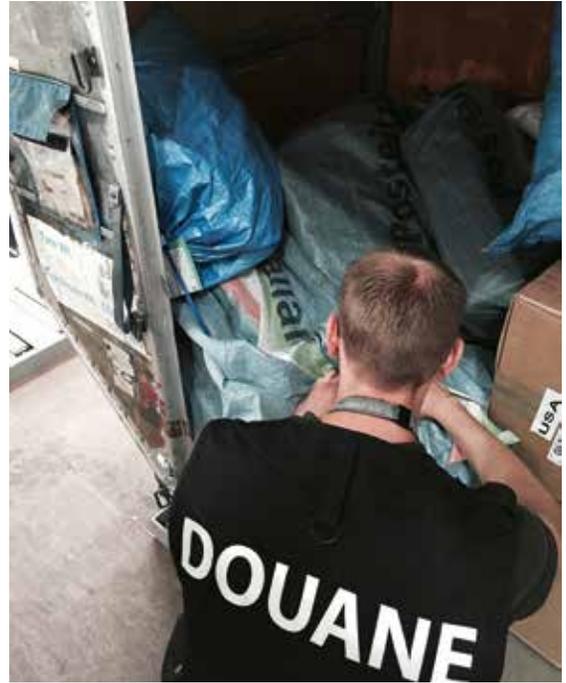
Pour aller à la rencontre de Kamal, nous avons besoin d'un badge. Car tout le monde ne peut pas venir sur les pistes ! Kamal est superviseur-régulateur. Il exerce ce métier depuis douze ans. Il a commencé par être agent de piste, puis il a été assistant d'avion, et ensuite chef d'équipe. Son travail est de vérifier que tout est prêt lors de l'arrivée des avions. Il prévoit tout d'abord le personnel : « C'est un travail d'équipe. Il faut des agents de piste, pour charger et décharger, et il faut des gens qui font le plan de chargement des

appareils, en veillant à ce que l'avion ne penche ni à droite, ni à gauche, ni en avant, ni en arrière ». Il vérifie aussi que tout le matériel nécessaire au traitement de l'avion est bien là : chariots, élévateurs, camionnette, etc., sans oublier le push, qui est un véhicule qui permet de pousser ou de tirer les avions.

Dès son arrivée au travail, Kamal se connecte aux ordinateurs de la coordination et regarde ce qui l'attend : « Chaque journée est différente, chaque avion est différent ! ». Lorsqu'un avion a atterri, il est guidé par les agents de piste, puis ceux-ci posent des cales sous les roues du train d'atterrissage. Ils s'occupent ensuite du déchargement des bagages ou des marchandises. Pour exercer le métier d'agent de piste, il est important d'avoir une bonne condition physique et il est obligatoire d'avoir des notions d'anglais. Comme pour toutes les personnes qui travaillent dans les zones sécurisées, une enquête de moralité est réalisée avant l'attribution du badge.



Directeur des services douaniers et douanier en zone de fret.



### Ni dangereux ni interdit

A l'hôtel des douanes, nous avons fait une autre rencontre intéressante : Yann, directeur des services douaniers pour le fret – c'est-à-dire pour les marchandises – dans la partie nord de la plateforme. Le métier de douanier consiste à contrôler les marchandises qui entrent en France ou dans l'Union Européenne, et surtout vérifier que le matériel ne soit ni dangereux pour la santé publique, ni interdit à cause de la protection de l'environnement et des espèces. Le rôle des douaniers, c'est aussi de percevoir les taxes, par exemple les droits de douane.

La douane de Roissy compte 1 300 agents et l'équipe de Yann 130 personnes. Les horaires sont assez larges et il faut beaucoup de disponibilité. Comme il y a énormément de passagers et de marchandises qui circulent ici, les douaniers trouvent parfois des choses insolites, comme des tableaux volés, des contrefaçons de coupes de monde ou des tortues... Pour reconnaître la contrefaçon, ils suivent des formations ou se rapprochent des marques.

Pour devenir douanier, il faut passer un concours puis faire une formation qui dure de six mois à un an, selon le grade du concours.

### Notre enquête

Nous avons mené cette enquête dans le cadre d'un projet organisé par la communauté d'agglomération Val de France et l'association Ensemble Pour le Développement Humain, qui aide les personnes rencontrant des difficultés d'insertion par des actions diverses. Nous avons tout d'abord préparé nos questions pour les interviews, avec l'aide de Catherine Roth, historienne de Val de France,



Naghmana Kayani et Mahdiya Kayani, responsables de l'association. Nous avons ensuite pris un bus pour l'aéroport, où nous avons été accueillis à la Maison de l'environnement par Caroline Bonvalet, Christine Boudet et Souad Zouala, qui ont organisé nos rencontres avec les professionnels. Ceux-ci nous ont très bien accueillis. Pour finir, nous avons rédigé cet article. Grâce à ce projet, nous avons découvert des métiers et appris beaucoup de choses sur les aéroports. Nous sommes fiers aussi d'avoir osé interviewer des gens qu'on ne connaissait pas et d'avoir écrit dans une revue.



*Techniciens de maintenance électronique.*

Ce métier peut s'exercer dans de nombreux endroits, mais Yann nous explique : « Ce qui est intéressant dans un aéroport, c'est la découverte de métiers très variés et la rencontre de personnes très différentes. C'est très enrichissant ! Tout en exerçant mon métier, j'apprends des choses sur la vie ! ».

### **20 000 points lumineux**

Mehdi et Sébastien nous reçoivent dans un atelier. Ils sont techniciens de maintenance électronique. Ils s'occupent essentiellement de l'entretien du balisage : ce sont les aides visuelles lumineuses qui permettent aux pilotes de voir la piste avant d'atterrir. Ils font aussi la maintenance des tours de contrôle et des mâts lumineux qui éclairent les postes-avions, là où des gens doivent travailler. En tout, cela représente 20 000 points lumineux à entretenir, 10 000 sur des panneaux de signalisation.

Mehdi et Sébastien sont des « permanents », prévus pour intervenir sur les panneaux à tout moment : « Il faut qu'il y ait tout le temps une équipe, jour et nuit, même le week-end. Car si les aides lumineuses ne

fonctionnent pas, on ferme la piste, c'est quelque chose que ne peut pas se permettre un aéroport ! ». Ils ont donc des horaires de travail décalés qui sont très fatigants : parfois ils travaillent de 6h à 14h, parfois ils travaillent la nuit, parfois ils font même des journées de douze heures, de 6h à 18h.

Pour exercer ce métier, il faut avoir étudié l'électrotechnique et avoir un niveau BTS. Le travail est dangereux, surtout à cause de l'électricité. Mehdi et Sébastien portent donc des E.P.I., c'est-à-dire des équipements de protection individuelle : des gilets orange, des gants, un masque pour ne pas avoir les yeux brûlés, un casque. « Même si le travail est difficile, on adore ça, disent-ils, les gens qui travaillent à l'aéroport sont des passionnés ! »

### **Clientèle internationale**

Nous partons ensuite pour l'hôtel Novotel Convention & Wellness, qui se trouve juste à côté de l'aéroport, à côté d'une quinzaine d'autres hôtels. Nous y retrouvons Frédéric, responsable-restauration. Il gère une équipe de 25 personnes, commis de salle, serveurs, chefs de rang, maître d'hôtel, etc. Il a une

adjointe qui le seconde lorsqu'il n'est pas là. Le restaurant sert entre 300 et 400 déjeuners tous les matins, 150 à 200 couverts à midi et 100 à 150 couverts le soir ! « C'est un peu particulier d'être à Roissy. L'hôtel ne s'arrête jamais, il fonctionne 24 heures sur 24. On a une clientèle internationale, des gens qui arrivent très tôt le matin ou très tard le soir, un mix de clientèle énorme. Notre clientèle est assez intransigeante, alors le stress fait partie de notre travail ! » remarque Frédéric. Pendant notre entretien, il consulte d'ailleurs régulièrement son téléphone...

Son métier évolue au cours du temps. Pas besoin d'en changer ! Dernièrement Frédéric a fait un stage pour apprendre à mieux accueillir les clients chinois et indiens. Car il est important de s'adapter à la clientèle et chacun a ses coutumes. Pour accéder à ce métier, il est conseillé d'avoir un bac ou bac + 2. Mais l'hôtellerie est un secteur qui offre aussi des possibilités aux non diplômés : « C'est surtout la motivation qui est importante ! Il faut avoir une bonne aisance relationnelle, et puis bien sûr s'intéresser au métier et savoir parler l'anglais. C'est un bon ascenseur social ! ».

### Les maillons d'une chaîne

Il faudrait beaucoup de temps pour découvrir les centaines de métiers exercés sur cet aéroport dont la superficie équivaut à un tiers de la surface de Paris ! « La plateforme de Roissy est comme une fourmilière, dans laquelle chacun a un rôle à jouer. Chacun est un maillon de la chaîne. Même si on ne travaille pas tous pour les mêmes entreprises ou pour les mêmes administrations, on travaille tous pour l'aéroport et on a le sentiment de former une communauté », nous dit un de nos interlocuteurs. Ce qui est étonnant, c'est qu'il y a si peu de gens de Villiers-le-Bel qui fassent partie de cette fourmilière : seulement 450 Beauvillésois travaillent à l'aéroport ! Ceux-ci ne représentent même pas 5% de la population active de la ville ! Et c'est la même chose pour les autres communes de Val de France, Sarcelles, Garges, Gonesse... Voilà un sujet pour une nouvelle enquête !

**Abou, Hamza, Mohamed, Mouzdalifa, Nene, Taskeen**  
Ensemble Pour le Développement Humain



*D'autres métiers exercés sur la plateforme de Roissy : contrôleur sécurité sur les aires, graphiste de l'agence signalétique, technicienne process-bagages et infirmière du centre médical.*

# Portrait d'aviatrices

## FICHE PEDAGOGIQUE PRIMAIRE

Parmi les pilotes qui atterrissent à l'aéroport du Bourget pendant l'entre-deux-guerres, il y a des femmes. Voici la biographie de deux d'entre elles, Hélène Boucher et Maryse Hilsz.

### Hélène Boucher

Elle est née le 23 mai 1908 à Paris dans une famille aisée. Elle se passionne toute petite pour l'aviation. Elle fait son baptême de l'air en 1930. Elle obtient son brevet de pilote de tourisme l'année suivante. Deux ans plus tard, elle totalise déjà plus de cent heures de vol et accomplit un vol de nuit, ce qui est rare à l'époque. Elle est la quatrième femme à obtenir son brevet de pilote professionnel de transport public.

Elle enchaîne les acrobaties aériennes, les compétitions. Elle affronte la peur, prend des risques et, courageusement, entreprend de battre record sur record. En juillet 1934, elle participe à la compétition des 12 heures d'Angers et pilote seule son avion alors que les deux hommes vainqueurs de la compétition se sont relayés. Quelques semaines plus tard, elle inscrit un nouveau record féminin de vitesse en atteignant les 445 km à l'heure. On la surnomme la « fiancée de l'air ».

C'est aussi une femme de conviction : elle milite pour que les Françaises obtiennent le droit de vote.

Le 30 août 1934, alors qu'elle s'entraîne sur l'aérodrome de Guyancourt, son avion s'écrase. Elle ne survit pas à ses blessures.



- Etudier les avions de cette époque
- Retracer le parcours du raid Paris-Tokyo-Paris
- Ecrire la biographie d'une autre aviatrice célèbre



## Maryse Hilsz

Elle est née le 7 mars 1901 à Levallois-Perret dans une famille modeste. Jeune fille, elle travaille comme modiste. Mais elle rêve de s'envoler à bord des avions qu'elle regarde depuis le balcon de son domicile. Elle devient acrobate parachutiste afin de pouvoir payer son brevet de pilote. Elle a aussi le goût de l'action et du risque.

Devenue aviatrice, elle enchaîne les records. Elle cherche à aller toujours plus haut, plus vite et plus loin. En novembre 1931, elle accomplit un record de vol longue distance en reliant Paris et Saïgon (Vietnam). En avril 1934, elle bat le record de distance et de vitesse en accomplissant un raid Paris-Tokyo-Paris. En 1936, elle atteint l'altitude de 14 310 mètres, un record qui n'a jamais été égalé sur avion à hélices par une femme. Elle va jusqu'à disputer l'exploit du record de vitesse à l'aviateur André Japy, en reliant en moins de quatre jours Paris et Saïgon.

Elle s'engage dans la Résistance durant la Seconde Guerre mondiale. Elle est la première femme à porter l'uniforme de l'armée de l'air. Le 30 janvier 1946, elle se tue aux commandes d'un avion militaire.

L'histoire de l'aviation a retenu principalement le nom d'aviateurs célèbres, comme le français Louis Blériot ou l'américain Charles Lindbergh. Encore aujourd'hui, ce sont surtout les hommes qui sont connus dans ce monde de l'air, de l'exploit en altitude. Mais des femmes sont aussi devenues célèbres en battant de nombreux records. Elles sont toutes aussi courageuses et déterminées que les pilotes masculins.

# Attaques aériennes

## FICHE PEDAGOGIQUE COLLEGE

L'avion est aussi une arme. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les communes de Val de France souffrent des bombardements, surtout à cause de leur proximité avec l'aéroport du Bourget.

Les Allemands à l'œuvre. Lundi en début d'après-midi, les avions de l'assassin Hitler ont survolé en grand nombre Paris et la banlieue, semant la mort et la ruine sur leur passage. Ce fut un bombardement aérien sans précédent, aussi lâche qu'inutile. Plus de 1 000 bombes ont été lancées, faisant 906 victimes dont 254 morts et 652 blessés, pour la plupart des enfants, des femmes, des civils. [...] Voilà un résultat qui a du réjouir les aviateurs allemands. Ils se sont fait, il est vrai, une spécialité de ces sortes d'opérations et n'en sont plus à compter leurs sinistres exploits.

La Tribune de Seine-et-Oise, 8 juin 1940.



Du 3 mars 1942 au 1<sup>er</sup> octobre 1943, l'alerte a été donnée 88 fois (54 fois le jour et 34 fois la nuit), et le département a subi 11 bombardements (9 de jour et 2 de nuit), dont les conséquences ont été les suivantes : 355 tués, 651 blessés, 478 maisons détruites, 703 maisons inhabitables, 2157 maisons endommagées.

Note du préfet de Seine-et-Oise. [ADY 1W 314]

Arnouville-lès-Gonesse. Un combat s'est déroulé au-dessus de la localité. Un enfant de 14 ans, pensionnaire au château d'Arnouville-lès-Gonesse, a été tué à la porte de l'abri, par une balle d'avion.

Message du sous-préfet de Pontoise, 26 novembre 1943. [ADY 1W332]

Au cours de l'alerte aérienne de ce matin à 7 heures 45, 65 appareils anglo-américains, répartis en trois groupes, ont survolé le territoire de ma circonscription faisant route du NW au SE. Deux de ces appareils ont été abattus par la D.C.A. et la chasse allemande du camp d'aviation du Bourget. Le premier est tombé sur le territoire de la commune de Louvres et s'est écrasé sur la voie ferrée Paris-Creil, interrompant le trafic sur les quatre voies. Le second est tombé dans la direction du Bourget. 23 bombes sont tombées sur le territoire de la commune de Garges-lès-Gonesse, coupant le C.G.C. n°125 et les lignes téléphoniques sur une longueur d'environ 200 mètres.

Note du commissaire de police de Gonesse, 14 juillet 1943. [ADVO 2348W28]

Date	Communes	Nombre de projectiles	Tués civils	Blessés civils	Maisons détruites	Maisons inhabitables	Maisons endommagées
3 juin 1940	Bonneuil	?	1	-	4	1	15
	Garges	260	-	2	2	2	30
	Gonesse	20	13	7	6	3	9
14 juillet 1943	Garges	23	-	-	1	-	-
16 août 1943	Bonneuil	28	3	4	5	3	15
	Garges	60	1	5	3	3	20
	Sarcelles	52	1	7	3	9	34
14 juin 1944	Bonneuil	200	3	12	22	25	-
27 juillet 1944	Gonesse	?	-	1	-	-	-
2 août 1944	Garges	60	4	8	10	-	20
10 août 1944	Bonneuil	5	1	2	-	-	-

Bilan des principaux bombardements ayant sinistré les communes de Val de France. [ADY 1 W 315-316 ; 1W332-333]

Arnouville et son passé

- Faire des recherches sur le bombardement du 3 juin 1940
- Etudier la vie en zone occupée
- Ecrire un récit de fiction situé dans un abri

Le 21 mai 1944, un avion anglais a mitraillé une locomotive haut-le-pied sur la voie ferrée Paris-Creil, près du sémaphore du bois de Lochères, territoire de la commune de Sarcelles. Des fils téléphoniques ont été sectionnés. Aucun accident de personnes.

*Message du commissariat de Sarcelles, 22 mai 1944. [ADY 1W334]*

Les bombardements étaient redoutés, bien sûr, mais j'étais jeune, j'avais envie de vivre, de rire avec les copines ! Nous savions que l'objectif à atteindre était l'aéroport du Bourget, que les habitations n'étaient pas visées. Ce qui était à redouter était la chute d'un appareil pendant les combats aériens, les balles perdues, retrouvées ensuite fichées dans le sol. Je me souviens d'un jour où je glanais du blé avec maman dans la plaine de Bouqueval, soudain, il y a eu au-dessus de nous un combat d'avions. Nous nous sommes réfugiées sous des bottes de blé pour ne pas être vues et échapper aux balles, un refuge bien illusoire ! ».

*Témoignage d'une habitante d'Arnouville, Geneviève Pentecôte.*



À la demande du Maire, mon père s'était engagé dans la Défense Passive, pour porter secours aux blessés en cas de bombardement. Il devait en outre, à cause du couvre-feu, faire des rondes de nuit, avec des collègues, et rappeler à l'ordre avec son sifflet à roulette, en interpellant à haute voix ceux qui ne camouflaient pas assez la lumière filtrant de leurs fenêtres. Bien souvent elles étaient peintes en bleu, et les vitrages doublés de papiers collants pour ne pas faire trop de débris blessants en cas d'éclats. Les sirènes annonçant les bombardements sonnaient de plus en plus fréquemment. Dans la journée, les élèves devaient se rendre rapidement dans les tranchées creusées près de l'école. Mais le soir il fallait se protéger dans les abris. Le sous-sol de notre maison étant assez grand, il avait été réquisitionné en 1941 pour en faire un abri pour 30 personnes. Lorsque les sirènes sonnaient, les voisins inscrits pour notre cave descendaient s'y abriter, avec leur indispensable masque à gaz, des couvertures et quelques biens précieux dans leurs sacs.

*Témoignage d'un habitant d'Arnouville, Garbis Nigoghossian.*

Les bombardements sont le fait de l'armée allemande, puis des alliés à partir de l'Occupation, au second semestre 1940. Engins explosifs, incendiaires ou toxiques sont parfois déversés par centaines. L'attaque aérienne prend aussi la forme de mitraillages. Les aéroports, les usines, les gares et les voies de chemin de fer sont les principaux objectifs visés, mais l'ensemble du territoire est exposé. Outre les avions et engins de la D.C.A., qui constituent la Défense Active contre les attaques aériennes, une Défense Passive est mise en œuvre par les civils et placée sous la responsabilité des maires, pour protéger les populations et venir en aide en cas de sinistre : camouflage des lumières, sirènes d'alerte, abris collectifs, postes de secours...

Le bilan des attaques aériennes est divers. Bonneuil a par exemple été très touchée, tandis qu'Arnouville a été épargnée par les bombardements. Les craintes et contraintes des menaces aériennes sont cependant vécues partout.

# Un aéroport en perpétuel développement

## FICHE PEDAGOGIQUE LYCEE

Depuis sa création, la plateforme de Roissy n'a cessé de s'agrandir et de se perfectionner, avec d'importantes conséquences pour les communes riveraines.

Trafic de l'aéroport Charles-de-Gaulle (données DGAC)

	Nombre de passagers	Fret (tonnes)	Mouvements d'avion
1975	6 195 000	220 000	86 000
1980	10 347 000	404 000	105 000
1986	14 429 000	511 000	145 000
1990	22 094 000	618 000	233 000
1995	27 995 000	824 000	325 000
2000	48 141 000	1 063 000	509 000
2005	53 381 000	1 122 000	514 000
2010	57 952 000	1 216 000	492 000
2014	63 813 000	2 086 000	471 000

Quelques dates clefs

<b>1978</b>	Ouverture de la piste 2
<b>1981</b>	Mise en service du terminal 2 A
<b>1982</b>	Mise en service du terminal 2 B
<b>1989</b>	Mise en service du terminal 2 D
<b>1991</b>	Mise en service du terminal 9, rebaptisé terminal 3 en 2002
<b>1993</b>	Mise en service du terminal 2 C
<b>1994</b>	Mise en service de la gare TGV-RER
<b>1996</b>	Création d'un hub par Air France
<b>1998</b>	Ouverture de la piste 4 Mise en service du terminal 2 F
<b>1999</b>	Création du hub de la société de fret FedEx
<b>2000</b>	Ouverture de la piste 3
<b>2003</b>	Mise en service du terminal 2 E
<b>2007</b>	Mise en service du métro automatique CDG-Val
<b>2008</b>	Mise en service du terminal 2 G

La gare d'interconnexion comportera outre les deux voies du RER quatre voies TGV à quai et deux voies TGV directes pour les trains qui ne s'arrêteront pas. En période normale, 32 trains s'arrêteront chaque jour à Roissy-CDG. Grâce au barreau d'interconnexion, une desserte directe de villes telles que Londres ou Bruxelles et des principales villes françaises se fera à des fréquences rapprochées. Roissy se trouvera ainsi à deux heures de villes comme Lille, Tours, Nantes, Bordeaux, Lyon, Reims, Strasbourg... Cette interconnexion unique au monde, entre le TGV et l'avion, offrira un plus grand confort aux passagers qui pourront, par exemple, décider sur place, de gagner Londres en avion ou en train.

*Entre voisins N°1, 1992.*

Air France exploite à Paris-Charles-de-Gaulle le hub le plus puissant d'Europe en termes de correspondances et y propose plus de 18 000 opportunités de correspondance entre le long-courrier et le moyen-courrier, ou vice-versa, en moins de deux heures. Le programme des vols est organisé en six plages de rendez-vous, soit six vagues d'arrivées et de départs, étalées tout au long de la journée pour permettre un maximum de correspondances dans un délai le plus court possible. Contrairement à d'autres plates-formes européennes, Paris-Charles-de-Gaulle présente un fort potentiel de développement. L'une des grandes forces de cette plate-forme est de ne pas être saturée, et d'être en expansion pour anticiper les évolutions à venir.

Air France, corporate.airfrance.com, 2015.

## PISTE POUR DES ACTIVITÉS EN CLASSE

- Faire un graphique de l'évolution du trafic
- Étudier l'histoire du projet de 3<sup>e</sup> aéroport
- Rédiger le discours d'inauguration d'un terminal

L'aéroport en 2013.



La plateforme aéroportuaire de Roissy s'est progressivement affirmée comme un « pole d'excellence » de dimension internationale. La croissance de son activité a été notamment tirée par la forte progression du trafic aérien depuis une dizaine d'années. Son rôle devient prépondérant dans l'essaimage de cette croissance sur son territoire, au premier rang duquel se situe le Val-d'Oise. Cette localisation procure au département des avantages comparatifs non négligeables, un atout supplémentaire pour attirer les entreprises et donc développer de nouveaux emplois et activités. Il semblerait néanmoins que les retombées économiques de l'aéroport ne soient pas optimales et bénéficient insuffisamment aux habitants et entrepreneurs val-d'oisien. Elles apparaissent à plusieurs égards freinées dans leur impact.

*L'impact économique de l'aéroport de Roissy CDG sur le Val-d'Oise, CEEVO, 2002.*

Il est nécessaire de mettre fin à la logique de concentration du trafic sur les aéroports franciliens. Seule la mobilisation des riverains et des élus concernés permettra de contraindre l'administration, les pouvoirs publics, à reculer, à nous entendre. Nous demandons la décision immédiate de la construction du 3<sup>e</sup> aéroport francilien, le transfert du fret à Vatry, le couvre-feu de 22h à 6h à Roissy, la limitation du nombre de mouvements d'avion. Nous faisons appel à votre volonté et votre détermination. Venez nous rejoindre fin octobre pour défendre votre cadre de vie, votre sécurité, votre santé, votre capital.

*ADVOCNAR Infos, n°13, septembre 2001.*

Lors de son ouverture en 1974, l'aéroport ne comprenait qu'une aérogare et une piste. La construction de la seconde aérogare, de conception modulaire pour pouvoir se développer à la demande, a commencé dès 1973. Depuis, de chantiers en inaugurations, l'aéroport a continué de s'agrandir. En 1994 est mise en service la gare TGV-RER, faisant de Roissy le premier carrefour multimodal de France. La stratégie de hub mise en place à partir de 1996 crée un système de correspondances très performant. L'aéroport est aujourd'hui le premier de France, second d'Europe et neuvième du monde. Cette expansion ininterrompue a entraîné un important développement économique, toutefois inégalement réparti sur le territoire. Elle a aussi augmenté les nuisances, provoquant de nombreuses protestations des riverains, particulièrement depuis le milieu des années 1990.

# pour en savoir plus

« Aéroports et territoires », *Les cahiers de l'IAURIF*, n°139-140, 2004.

« Ambiances et espaces sonores », *Espaces et sociétés*, n°115, 2004.

Azouvi C., *Roissy, un monde secret : enquête dans les coulisses du plus grand aéroport d'Europe*, Denoël, 2012.

Bedel F., Molveau J., *Les avions des pionniers 1900-1914*, Marines, 2009.

Bertrand R., « A propos d'aéroport en général et des premiers bâtiments de l'aéroport de Paris au Bourget en particulier », *Culture technique*, n°26, 1992, pp. 32-37.

Blazy J.-P., *Gonesse. La Terre et les Hommes. Des origines à la Révolution*, 1982.

Bombeau B., Noetinger J., *Les années Bourget : de 1909 à nos jours*, La Sirène, 1993.

Caroux H., Furio A., Pouvreau B., *L'aéroport du Bourget entre les lignes*, Département de la Seine-Saint-Denis, 2015.

Chazeaux O., *Maryse Hilsz : la femme qui aimait tant le ciel*, Lattes, 2000.

CNE Penevere, *Le Bourget-Dugny 1914-1984. 70 ans d'histoire*, 1984.

Corvisier J.-C., *Roissy : Aéroport Charles de Gaulle*, A. Sutton, 2005.

Dégardin A., Giacomoni J., Gobbi M., *Paris en ballons*, Le Cherche-Midi, 1999.

Dupuy R., *Le grand siècle du Bourget*, France Empire, 1970.

Espérou R., « Les aérodromes français des origines à 1975 », *Pour mémoire*, n°9, pp 7-45.

Faburel G., *Le bruit des avions : évaluation du coût social, entre aéroports et territoires*, Presses de l'ENPC, 2001.

Faujas de Saint-Fond B., *Description des expériences de la machine aérostatique de MM. De Montgolfier*, Cuchet, 1783.

Florentin E., *Quand les alliés bombardaient la France*, Ed. Perrin, 2008.

Galan R., *Si l'aviation vous était contée*, Privat, 2012.

Heimermann B., *Les routes du ciel*, Gallimard, 1995.

Jouhaud R. et A., *Histoire du vol à voile français*, Cépa-duès, 1992.

Lacombe R., *Histoire du vol à voile*, P. Dupont, 1947.

Léotard P., *Deux cents ans de montgolfières, ballons à gaz et dirigeables*, Solar, 1983.

« Le pays de France : quarante ans de mutations, 1953-1993. L'impact de Roissy-Charles-de-Gaulle », *Cahiers du CREPIF*, n°46, 1994.

« Le vol à voile des années 1930 », *Vieilles plumes : bulletin officiel de la Commission historique de la Fédération française de vol à voile*, n°22, 2010.

« Les très riches heures du Bourget », *Icare*, n°207, 208 et 209.

« Les cent ans de l'aéroport du Bourget », *Aérofrance*, n°127, 2014.

*L'impact économique de l'aéroport de Roissy-CDG sur le Val-d'Oise*, CEEVO, 2002.

Marck B., *Hélène Boucher, la fiancée de l'air*, L'Archipel, 2003.

Marck B., *Passionnés de l'air, petite histoire de l'aviation légère*, Arthaud, 2009.

Maréchal F., *Essai sur l'histoire religieuse de Gonesse depuis ses origines jusqu'à nos jours*, Le Livre d'Histoire, 2005.

Muller P., Quénot D., *Les ballons*, Muller, 2007.

Pellegrin R., « Terre à Gonesse (Août 1783) », *Bulletin de la Société d'Histoire et d'archéologie de Gonesse et du Pays de France*, n°10, 1989.

Petit E., *La vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XX<sup>e</sup> siècle 1900-1935*, Hachette, 1977.

Ragaru J.-C., Pouchèle B., *Cinq siècles en ballon : histoires de prendre l'air*, L. Souny, 2008.

Ray P., « Roissy, de l'aéroport à l'aéroville », *Urbanisme*, n°230, 1989, pp.40-59.

Rennes J., *Femmes en métiers d'hommes*, Bleu autour, 2013.

Richard T., *Vivre en région parisienne sous l'Occupation*, Ed. Charles Corlet, 2004.

Thébaud-Sorger M., *Une histoire des ballons : invention, culture matérielle et imaginaire, 1783-1909*, Ed. du Patri-moine-Centre des monuments nationaux, 2010.

Théry A., *Gonesse dans l'Histoire*, 1990.

Tilatti C., *Les trésors du musée de l'air et de l'espace*, Le Cherche-midi, 2013.

*Transport aérien et santé*, actes du colloque de 2008, Ville et Aéroport.

## Presse ancienne

*La Tribune de Seine-et-Oise* (1897-1940)

*Le Petit Pontoisien* (1906-1912)

*Luttes sociales de Seine-et-Oise* (1901-1914)

*Le Courrier socialiste, Journal d'unité ouvrière du canton de Saint-Ouen* (1920-1939)

*L'Echo Régional* (1958-1975)

*La Renaissance* (1953-1975)

*L'Aérophile* (1893-1947)

*L'Aéronaute* (1868-1909)

*Les Ailes* (1921-1940)

*L'Aéro* (1911-1936)

*Entre voisins* (1958-1975)

*Entre riverains* (1969-1975)

## Archives

Délibérations du Conseil Municipal et bulletins municipaux d'Arnouville, Bonneuil, Garges, Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel.

Archives municipales de Gonesse : 2M25 ; 1W2 ; 3W2.

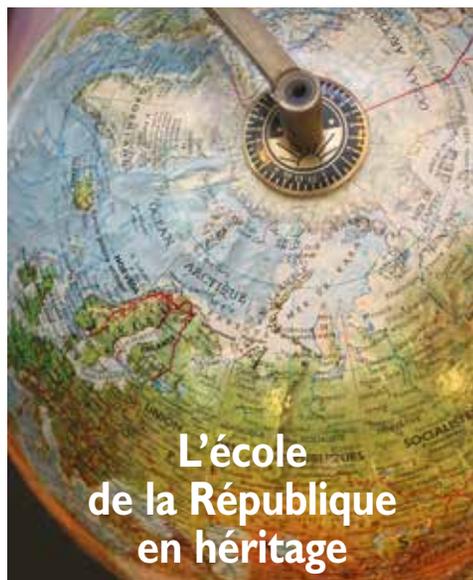
Archives départementales du Val-d'Oise : 1Z394 ; 1Z399 ; 1Z401 ; 1199W 73-75 ; 1215W316-322 ; 648W27 ; 622W47-48 ; E DEPOT55 2M5 ; E DEPOT55 2O10-11.

Archives départementales des Yvelines : 1W314-324 ; 1W332-333.

# chantiers du PATRIMOINE



Embarquement immédiat



L'école  
de la République  
en héritage



Une fabrique antique  
de céramiques de luxe



L'invité :  
l'Unité patrimoine et  
arts visuels de La Courneuve



Mémoires du génocide  
et de l'exil

# Embarquement immédiat



Photographie du Groupe Objectif 95.



Atelier de pilotage de drones.



Rencontre avec Michel Polacco.

En cette fin d'année, l'aéronautique est au cœur de la programmation culturelle des bibliothèques intercommunales de Val de France. Au menu : des expositions, des animations et des films.

Les bibliothèques intercommunales s'associent à la parution de ce numéro 13 de *Patrimoine en Val de France* avec *Embarquement immédiat*, un ensemble d'événements sur l'aéronautique. L'idée était de proposer à un public familial d'aborder cette thématique sous des angles variés, qui permettent de comprendre la place déterminante de cette activité dans notre société, hier et aujourd'hui : innovations techniques, aménagement du territoire, vie quotidienne, loisirs...

Itinérant dans les bibliothèques de Villiers-le-Bel, Arnouville, Garges et Sarcelles jusqu'au 31 décembre, l'exposition conçue par la Mission Mémoires et Identités en Val de France (MMIV), *Vols, envols, survols... Histoires aéronautiques en Val de France*, retrace l'épopée de la conquête de l'air sur notre territoire au travers de photographies anciennes. À l'occasion de son vernissage, le samedi 14 novembre, des jeunes de l'association Ensemble pour le Développement Humain de Villiers-le-Bel présenteront l'enquête qu'ils ont menée sur les métiers exercés à l'aéroport de Roissy.

A partir du 24 novembre, la bibliothèque Aimé Césaire à Villiers-le-Bel accueillera une exposition de photographies réalisées par le club photo de Villiers-le-Bel, Groupe Objectif 95. Du 10 novembre au 5 décembre, les bibliothèques d'Arnouville et de Sarcelles proposeront une exposition de planches originales de l'album de bande-dessinée *L'enragé du ciel*, paru en septembre 2015, qui raconte la passionnante histoire de Roger Henrard, premier aviateur à avoir photographié Paris du ciel. Dans le cadre de cette exposition, l'illustrateur de cet album, Loïc Guyon, animera des ateliers de dessin les 18 et 25 novembre.

L'exposition *Drôles de drones*, conçue par la Maison de l'environnement et du

développement durable de l'aéroport Paris-Orly, présente ces extraordinaires aéronefs sans pilote, télécommandés depuis le sol ou guidés par GPS, et répond aux questions que leur utilisation pose. On peut la découvrir jusqu'au 19 décembre à la médiathèque de Coulanges à Gonesse. Cette dernière invite le 28 novembre pour une rencontre-débat le journaliste et spécialiste de l'aéronautique, Michel Polacco, auteur de *Drones, l'aviation de demain*, paru en 2014. Des ateliers de pilotage de drones encadrés par l'association Planète sciences seront également organisés à la médiathèque de Gonesse et à la bibliothèque de Garges.

D'autres animations ludiques, gratuites et variées seront proposées au public. Ainsi à Villiers-le-Bel, on pourra participer à un grand blind test musical sur le thème de l'aviation le 28 novembre. À Sarcelles, les enfants – dès l'âge de 5 ans – pourront embarquer le 23 décembre dans *Le voyage en avion*, un programme de lectures et d'animations conçu en partenariat avec l'association Aeroform international, ou encore découvrir tout au long de la semaine, les travaux des enfants des centres de loisirs réalisés sur ce thème. Et toutes les bibliothèques proposent un quizz sur l'aéronautique permettant de gagner des entrées au Musée de l'air et de l'espace du Bourget.

Enfin, en partenariat avec la Mission images et cinéma du Conseil départemental du Val-d'Oise, les cinémas Jacques Prévert de Gonesse, Jacques Brel de Garges et la salle Jacques Berrier de Sarcelles célébreront l'aéronautique au travers d'une programmation de films et de courts métrages. De quoi prolonger dans les salles noires ce programme dans lequel les bibliothèques intercommunales embarquent, à la suite de la MMIV, le public en cette fin d'année.

Sophie Jobez

Le programme détaillé d'*Embarquement immédiat* est disponible dans vos bibliothèques, sur <http://bibliotheques.agglo-valdefrance.fr> et sur [www.agglo-valdefrance.fr](http://www.agglo-valdefrance.fr)

# L'école de la République en héritage

*La ville de Gonesse envisage d'accueillir le centre de ressources documentaires de l'ancien musée de l'éducation du Val-d'Oise. Une exposition inaugurée lors des Journées du Patrimoine a permis de montrer au public la richesse de ces collections.*

Créé en 1982 par un collectif d'enseignants pour commémorer le Centenaire de l'école publique, implanté à Saint-Ouen-l'Aumône, le musée de l'éducation du Val-d'Oise a constitué d'importantes collections, mais a été contraint de fermer ses portes en 2013. Convaincue de l'intérêt de ce patrimoine et de sa mise à disposition aux publics, enseignants et chercheurs, la Ville de Gonesse réfléchit actuellement aux moyens de mettre en œuvre un projet qui permettrait de faire vivre sur le territoire de Gonesse une partie de ces fonds, à savoir le centre de ressources documentaires.

Ce dernier représente en effet une ressource scientifique riche de nombreux témoignages matériels et immatériels sur l'histoire de l'enseignement et de l'éducation du 19<sup>e</sup> siècle à nos jours, provenant en grande partie du Val-d'Oise et de l'Ile-de-France. Tout en éclairant le passé, il est un outil pour comprendre l'école d'aujourd'hui. Il documente la vie des élèves et des enseignants, l'éducation dans et hors l'école, les mutations du monde scolaire, et, ce faisant, les transformations de notre société. Y figurent notamment des cartes didactiques, des manuels scolaires, des travaux d'élèves – dont certains témoignent de la vie durant l'Occupation –, des conférences pédagogiques, des affiches de l'illustrateur Poulbot, des livres de prix, une importante collection d'images de récompense, des enquêtes orales, des photographies de classes, de sorties d'écoles ou de scènes de la vie scolaire... Ce patrimoine

d'une grande diversité permet d'aborder des sujets transversaux et pluridisciplinaires, tels que les sciences à l'école ou la citoyenneté.

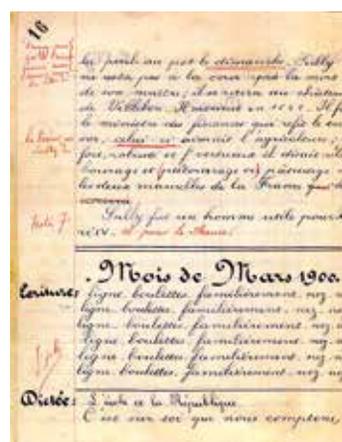
L'exposition inaugurée en septembre dernier au pôle de Coulanges en témoigne. Conçue en collaboration avec le service Archives et Patrimoine de la Ville, en partenariat avec le Musée national de l'Éducation, *A l'école de la République – de Jules Ferry à la Grande Guerre 1880-1918* a retracé l'histoire de notre école depuis les lois Ferry jusqu'à la Première Guerre mondiale, tout en traitant de sujets comme les valeurs de la République ou l'égalité filles-garçons. « L'idée était de montrer en quoi l'école de la III<sup>e</sup> République marque un tournant dans l'histoire de l'éducation en France et pose les jalons de l'école actuelle, en instituant la scolarité obligatoire pour les enfants de 6 à 13 ans, la gratuité et la laïcité » explique Stéphanie Magalhaes, chargée de mission.

Pour aborder autrement le patrimoine, le numérique était très présent dans l'exposition. Un mur tactile permettant de consulter des documents d'archives numérisés dialoguait avec une reconstitution de salle de classe des années 1900. Des cartes postales du début du 20<sup>e</sup> siècle proposaient de voyager dans les communes de Val de France et de Roissy Porte de France. Un espace de collecte de témoignages offrait aux visiteurs la possibilité de déposer des commentaires – écrits, audio ou vidéo –, pour continuer à enrichir la mémoire de l'école sur notre territoire. Le public est venu en nombre visiter cette exposition donnant à voir ce que la connaissance de l'éducation d'hier peut apporter à l'école d'aujourd'hui.

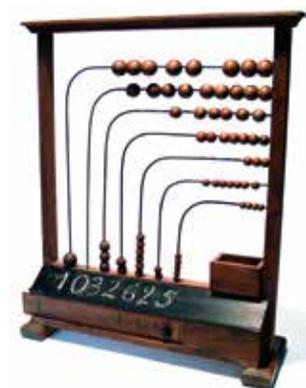
Sophie Jobez



Livres de prix de la fin du 19<sup>e</sup> siècle.



Cahier d'élève de 1900.



Boulier du 19<sup>e</sup> siècle.



Carte postale de Gonesse.

# Une fabrique antique de céramiques de luxe



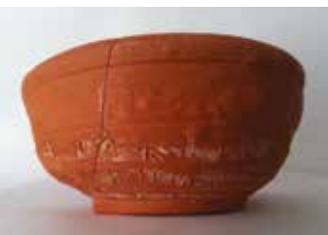
Fouille de la JPGF à Écouen.



Four mis au jour.



Foyer du four.



Sigillée.

Les archéologues de l'association Jeunesse préhistorique et géologique de France (JPGF) de Villiers-le-Bel ont fait une découverte exceptionnelle à Écouen. Ils ont mis au jour une officine de poteries gallo-romaine, spécialisée dans la fabrication de céramiques de luxe, des sigillées.

On savait déjà que le Pays de France recelait des gisements de terre de potiers réputée, notamment dans les vallées de l'Ysieux et du Rosne. Toutefois, jusqu'à l'année dernière, on pensait que l'activité florissante de poterie sur ce territoire était réservée à la production de céramiques de type utilitaire. Or au cours de la campagne de fouilles qu'elle a réalisée entre août et octobre 2014, l'équipe de la JPGF a découvert que l'on fabriquait aussi à Écouen des céramiques fines, des sigillées, modèles caractéristiques des arts de la table de l'Antiquité romaine. « Une révélation », c'est ainsi que Rémy Guadagnin, le président de la JPGF qualifie cette découverte. « On pensait que la sigillée était presque exclusivement produite dans le sud de la France », explique-t-il, « on peut sans doute attribuer cette exception à la présence dans la butte d'Écouen d'une argile verte, de très bonne qualité, indispensable à la fabrication spécialisée de sigillées ».

Les sigillées sont des céramiques « haut de gamme » utilisées pour le service de table, très prisées autour de la Méditerranée à partir du règne d'Auguste. Elles sont recouvertes d'un vernis caractéristique, rouge grésé, plus ou moins clair. Elles portent des décors en relief et sont souvent estampillées, d'où leur nom de « sigillées », tiré de « sigillum » qui signifie « sceau ». C'est le cas de certaines de celles qui ont été retrouvées, portant au moins trois décors inédits, avec des bandeaux de petits motifs estampés qui correspondent à la marque de fabrique locale de la sigillée d'Écouen.

Le site sur lequel elles ont été découvertes est étudié depuis 1966 par la

JPGF, qui y a déjà mis au jour de nombreux vestiges de céramiques plus communes et localisé plusieurs fours de potiers. D'une superficie de 7 hectares, situé dans la vallée du Rosne, entre Écouen et Saint-Brice-sous-Forêt, en bordure de la voie antique menant de Paris à Amiens, il abritait du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup> siècle un établissement gaulois romanisé en grande villa, puis par la suite un habitat mérovingien et carolingien, équipé d'un moulin hydraulique, ancêtre du moulin de Chauffour.

Une première fouille avait permis aux archéologues de découvrir sur le territoire de la commune de Saint-Brice un four à sigillées très dégradé. En 2014, ce sont donc deux autres fours qui ont été exhumés, dont l'un, protégé par un mètre de limon, a été très bien conservé. Il s'agit d'un four romain classique à flammes mouflées, c'est-à-dire permettant d'éviter le contact entre la céramique et le feu par un système de tubulures, très répandu dans le sud et le centre de la Gaule au cours du Haut Empire (1<sup>er</sup> au 3<sup>e</sup> siècle), puis dans la région de l'Argonne au Bas Empire. Cette découverte confirme l'existence d'une officine de fabrication de sigillées comprenant au moins trois ateliers avec plusieurs fours.

Le four à sigillées d'Écouen est actuellement unique dans le Val-d'Oise, le Parisien et le Pays de France. On ne compte qu'un seul exemple proche d'une telle structure dans la moitié nord de la France, à Meaux. Cette révélation, majeure, passionne les chercheurs. D'autant que la production du four, actuellement étudiée à la base archéologique de Fosses, est importante (une cinquantaine de caisses) et de grande qualité. Elle fera prochainement l'objet d'une nouvelle publication consacrée à la céramique produite en Pays de France, après la parution de deux premiers volumes dédiés aux céramiques de Fosses et de la Vallée de l'Ysieux.

Sophie Jobez

Pour en savoir plus [www.jpgf.org](http://www.jpgf.org)

# Mémoires du génocide et de l'exil

*La commémoration du Centenaire du génocide arménien et assyro-chaldéen a donné lieu à de nombreuses manifestations et a permis de mieux faire connaître l'histoire de l'implantation des réfugiés arméniens dans les communes de Val de France.*

**P**erpétré par l'empire ottoman contre les minorités arméniennes, mais également assyro-chaldéennes et grecques pontiques, le génocide qui a commencé en 1915 – le premier du 20<sup>e</sup> siècle – a abouti à l'extermination de près de deux millions de personnes et a provoqué l'exil de nombreuses familles. Parmi elles, plusieurs centaines de réfugiés arméniens vinrent s'installer à Arnouville et Sarcelles dans les années 1920, attirés par la disponibilité de terrains à bon marché et la proximité de la capitale.

C'est cette histoire qu'a raconté l'association Arnouville et son passé, lors d'une conférence et d'une exposition proposées en avril dernier, et accueillies à l'orangerie du Château d'Arnouville grâce à l'Institut Thérapeutique Educatif et Pédagogique. Des documents d'archives et des objets montraient la construction de logements précaires, le travail à domicile dans la confection ou la chaussure, la création de commerces, d'églises et d'une école, la constitution d'associations... La projection du film *Arméniens d'Arnouville*, réalisé par l'Atelier de restitution du patrimoine et de l'ethnologie du Conseil départemental du Val-d'Oise, a complété les témoignages sur ces années d'installation à Arnouville.

A Sarcelles, Emmanuel Chourauqui a réalisé avec le soutien de la Ville un documentaire, *Le chemin de mon village* : « Le film raconte l'histoire des Arméniens de Sarcelles et leur intégration à partir de témoignages. Il a été tourné dans le village, où la plupart des Arméniens se sont installés après le génocide au tout début des années 1920 ». Parmi ceux à qui la parole est donnée, Gérard Coumryantz, âgé aujourd'hui de 80 ans, dont la famille, arrivée à Sarcelles en 1919, a été une des premières à s'installer rue du Beauséjour, bientôt nommée « rue

des Arméniens ». Le film retrace aussi la manière dont les traditions arméniennes se sont transmises de génération en génération. Il sera projeté à Sarcelles le 29 novembre prochain.

Au-delà de ces initiatives centrées sur la mémoire des Arméniens venus s'installer dans les communes de Val de France, de multiples manifestations se sont déroulées à Arnouville, Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel : expositions et conférences sur l'histoire des génocides, projections, concerts, spectacles de danse et de théâtre, plantation d'arbres, inauguration de stèles, plaques ou bustes, veillée, gala... Organisées par les Villes, les associations ou les diasporas, ces initiatives ont permis de se souvenir de cette tragédie, d'honorer la mémoire des disparus et d'éclairer l'histoire de ces dramatiques événements. Elles ont notamment offert la possibilité d'en savoir plus sur les massacres des Assyro-Chaldéens, au sujet desquels les recherches historiques sont récentes et peu connues.

Le programme des commémorations, dont l'essentiel s'est déroulé au printemps 2015, n'est pas encore arrivé à son terme. En novembre, la médiathèque intercommunale de Gonesse propose une exposition de planches originales de la BD documentaire *Le fantôme arménien* de Laure Marchand, Guillaume Perrier et Thomas Azuelos, tandis que Sarcelles organise une projection-débat autour du film d'Arnaud Khayadjanian, *Les chemins arides*. Enfin, l'an prochain, l'exposition *1915-2015, Mémoire sans temps, l'Arménie* sera proposée par les Artistes Plasticiens Arméniens de France.

Sophie Jobez

*Le fantôme arménien*, exposition à la médiathèque de Coulanges à Gonesse, jusqu'au 27 novembre 2015. Rencontre avec les auteurs le 20 novembre à 20h. Entrée libre.

*Les chemins arides*, projection-débat le 18 novembre 2015 à 20h30 à Sarcelles salle Jacques Berrier. Entrée libre.

*Le chemin de mon village*, projection-débat le 29 novembre 2015 à 16h à Sarcelles salle André Malraux. Entrée libre.

*1915-2015, Mémoire sans temps, l'Arménie*, exposition du 2 au 16 avril 2016 à Sarcelles 8 place de la Libération. Entrée libre.



Une des vitrines de l'exposition au château d'Arnouville



Extrait du film documentaire tourné à Sarcelles.



Concert de Levon Minassian à Arnouville.



Arbre du souvenir et stèle à Gonesse.

# En bref

## Jardins du Centenaire

Dans le prolongement de l'exposition *Le village de Sarcelles de 1914 à 1918* présentée à la Maison du patrimoine, l'association Sarcelles et son histoire a créé deux *Jardins du Centenaire*, avec le concours de l'association Inven'Terre : l'un potager, consacré aux légumes anciens – topinambours, rutabagas, crosnes – en partenariat avec la maison de retraite Le cèdre bleu, et l'autre dédié aux fleurs symboliques de la Grande guerre – bleuets, coquelicots et myosotis alpins blancs – avec des élèves de l'école Pierre et Marie Curie. L'idée est aujourd'hui de réaliser d'autres jardins dans les écoles de Sarcelles, afin de sensibiliser les enfants des classes de CM1 et de CM2 aux rôles des plantes dans l'histoire des hommes, et en particulier des poilus, et de créer une passerelle entre seniors et enfants autour des jardins patrimoniaux et du Centenaire de la guerre 14-18.

## Une église rénovée

Débutée au printemps 2014, la rénovation de l'église Saint-Pierre-Saint-Paul de Sarcelles est aujourd'hui achevée. Sa réouverture officielle a été célébrée le 28 juin dernier en présence de l'évêque de Pontoise. Façades, toitures, reliefs et gargouilles, cloches et clocher, sols, vitraux, autels, statues, chemin de croix, systèmes de chauffage,



d'éclairage et de sonorisation : l'intégralité de l'édifice a été restaurée, à l'intérieur comme à l'extérieur. Les travaux estimés à 2,6 millions d'euros ont permis à cette église vieille de près d'un millénaire, mélange architectural de styles roman, gothique et renaissance, de retrouver toute sa splendeur. L'aménagement de son parvis et de ses abords achève de mettre en valeur sa réhabilitation.

## La diverse cité

Le web documentaire de Sébastien Daycard-Heid, *Sarcellopolis, explorez la diverse cité*, co-réalisé avec Bertrand Dévé et produit par Yes Sir Films, a reçu un Visa d'or au dernier festival de photojournalisme de Perpignan. Accessible sur Internet, il permet de suivre les passagers de la ligne de bus 368 qui traverse Sarcelles et de découvrir la façon dont chacun s'est approprié la ville et contribue à l'invention d'un vivre ensemble, soixante ans après la création du grand ensemble le plus célèbre de France. *Sarcellopolis* est une œuvre transmédia, également diffusée en octobre dernier à la radio sur France Culture, et à la télévision sur France 3 Paris Ile-de-France. Ces restitutions ont été accompagnées d'un concours photo ouvert à tous, *Viens poser dans ma cité*.

[www.sarcellopolis.com](http://www.sarcellopolis.com)

## Garges dans la guerre

En septembre dernier, le collège Paul Éluard de Garges a accueilli l'exposition itinérante *1914-1918 racontée aux petits et aux grands : Garges et le fort de Stains dans la guerre*, réalisée par les Archives municipales pour commémorer le centenaire de la Première Guerre mondiale.



Cette exposition plonge les visiteurs dans la vie du village de Garges, situé à l'arrière du front, où résidaient alors 600 habitants. Elle retrace l'histoire méconnue de son fort, aujourd'hui transformé en parc de loisirs, et de ses soldats chargés de défendre Paris. Elle présente de nombreux documents d'archives et témoignages inédits de poilus. Composée de 18 panneaux illustrés par des dessins originaux de Cécile Petitot, elle est conçue pour se déplacer à la demande dans les écoles et collèges de la ville avec la médiation des archivistes gargeois.

## Une vie de château

Depuis 2007, l'université inter-âges du nord-parisien propose des conférences pour transmettre les cultures et les expériences entre les générations, notamment à Gonesse. Elle a organisé en novembre dernier sa troisième conférence au château d'Arnouville. Après *Arnouville, un château dans l'histoire*, puis *Machault s'en-va-t-en-guerre, 1815-2015* le *souper d'Arnouville* était animée par l'historien

Emmanuel Garcia. Elle évoquait un dîner, qui eut lieu au château le 5 juillet 1815, durant lequel se déroulèrent des négociations sur l'avenir de la France au lendemain de la défaite de Waterloo. Parmi les convives : le roi Louis XVIII, le duc de Wellington, l'incontournable Talleyrand, mais aussi Chateaubriand qui y fait référence dans ses *Mémoires d'outre-tombe*. L'occasion pour l'auditoire de conjuguer histoire locale et histoire de France et de découvrir le château rarement ouvert au public.

### Naissance des grands ensembles

L'historienne Gwenaëlle Le Goullon a publié en octobre 2014 *Les grands ensembles en France. Genèse d'une politique publique 1945-1962* aux Editions du CTHS. L'ouvrage, qui retrace la manière dont l'habitat moderne s'est généralisé pour répondre à la crise du logement de l'après-guerre, s'appuie sur l'histoire de plusieurs grands ensembles, parmi lesquels Les Carreaux à Villiers-le-Bel et La Dame Blanche à Garges. Gwenaëlle Le Goullon a été conseillère scientifique lors du travail d'histoire entrepris en 2004 par la Mission Mémoires et Identités en Val de France sur la naissance des Carreaux, en partenariat avec le Conseil des Sages, les Archives municipales et la Maison de quartier Boris Vian. C'est d'ailleurs cette participation qui lui a donné l'idée d'intégrer le grand ensemble beauvillésois à ses travaux de recherche.



### De mémoire de Fauconnière

Après le documentaire *La Fauconnière : 50 ans d'histoire(s) partagée(s)*, la ville de Gonesse a prolongé le cinquantenaire de son grand ensemble par la publication du livre *Paroles de la Fauconnière*. Prenant le parti de laisser raconter aux habitants « leur Fauco », son auteur, le conteur Ludovic Souliman, a recueilli de multiples anecdotes sur la vie de ce quartier, auprès d'une trentaine de personnes, âgées de 15 à 88 ans, vivant ou ayant vécu à la Fauconnière. Ces souvenirs permettent de mieux comprendre l'histoire de ce grand ensemble qui a accueilli dès sa création une grande diversité de familles : ouvriers ou cadres mal logés de Paris ou de sa banlieue, fonctionnaires de police ou des PTT, étudiants originaires d'Afrique, rapatriés d'Algérie... L'ouvrage a été distribué aux habitants en décembre dernier, lors de l'inauguration du centre socio-culturel Marc Sangnier après sa réhabilitation.

### Pour une laïcité inclusive

Dix ans après la parution du n°6 de la revue *Sakamo* consacré à l'histoire de la laïcité en France, *Laïcité 1905-2005*, le collectif Fusion revient sur cette thématique avec *Pour une laïcité inclusive*, un projet participatif d'exposition, de catalogue et de table-ronde, soutenu par les Villes de Garges, Sarcelles, Villiers-le-Bel et le bailleur Osica. L'objectif est de mettre en perspective les thèmes abordés il y a dix ans avec les évolutions récentes de notre société. L'exposition, présentée à partir de décembre prochain dans les établissements scolaires et maisons de quartier du territoire de Val de France, a été réalisée avec le concours des habitants à partir d'archives familiales. Tout comme la rédaction de son catalogue, qui

a été supervisée par un comité de jeunes adultes réunis par la Mission Jeunesse et le Point Information Jeunes de Villiers-le-Bel. La table-ronde aura lieu début 2016.

[www.fusion.asso.fr](http://www.fusion.asso.fr)

### Arpenter la métropole

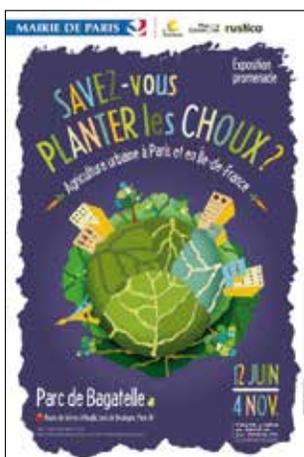


L'association Les neufs de Transilie regroupe une quinzaine de structures culturelles – parmi lesquelles la Mission Mémoires et Identités en Val de France –, animées par la volonté d'apporter un regard différent sur les réalités de la région parisienne. En juillet dernier, elle a organisé en partenariat avec Plaine Commune des journées d'étude sur le thème *Patrimoines, tourisme, banlieues, à l'ère de la métropolisation*. L'événement, organisé aux Archives Nationales à Pierrefitte, a réuni un grand nombre d'intervenants, élus, responsables d'institutions, conservateurs, géographes, ethnologues, architectes, urbanistes... En marge des table-rondes et ateliers, les participants ont pu prendre part à des circuits-découvertes et balades permettant d'apprécier la richesse et la diversité des territoires franciliens. Les actes de ces journées d'étude seront bientôt publiés.

# L'invité : l'Unité patrimoine et arts visuels de La Courneuve



La plaine de la Courneuve au début du 20<sup>e</sup> siècle.



Quatre pas de danse, œuvre de Marylène Négro à l'école Joséphine Baker.

*L'Unité patrimoine et arts visuels de La Courneuve travaille à la valorisation de l'histoire et du patrimoine de ce territoire de banlieue : activités agricoles, industries, sport, mémoire ouvrière, syndicalisme... Entretien avec Jean-Michel Roy, son responsable.*

## Patrimoine en Val de France : comment est née l'Unité patrimoine et arts visuels de La Courneuve ?

Jean-Michel Roy : En 1983, la Ville a inauguré un musée des cultures légumières, avec l'embryon de ce qui constitue, à ce jour, la plus importante collection publique d'objets agricoles. Car avant de se transformer en ville industrielle, La Courneuve était une partie de la plus grande plaine légumière de France, voire d'Europe, fournissant Paris en légumes. Puis en 1986, au moment de la révision du POS de la commune, le musée a réalisé un inventaire du patrimoine industriel avec le CAUE et organisé un important colloque sur ce thème, en 1988, donnant naissance à un écomusée. En 2009, ce dernier a laissé place à l'Unité patrimoine et arts visuels, qui compte un archéologue, une historienne de l'art, et moi-même, historien.

## PVDF : quels types d'actions menez-vous ?

J-M. R. : Depuis 2010, nous réfléchissons à un vaste projet de valorisation des collections horticoles de la Ville. Sollicité par la ville de Paris, nous avons organisé en 2012 l'exposition *Savez-vous planter les choux ?*, à Bagatelle. Nous avons aussi entrepris un chantier-école pour la rénovation du musée. Nous en lançons un nouveau cette année. Nous oscillons beaucoup entre agriculture et industrie, les deux thèmes forts du territoire. De nombreux établissements industriels, où travaillaient près de 20 000 ouvriers, se sont implantés à La Courneuve : Babcock&Wilcox (chaudières industrielles), Sohier (fabricant des serres de l'Exposition Universelle) ou encore

Mecano (mêches et forêts) qui abrite maintenant le pôle administratif de La Courneuve et une médiathèque. La préservation de ces sites et leur reconversion constituent l'un des axes majeurs du programme municipal.

## PVDF : Travaillez-vous sur d'autres thèmes en lien avec l'histoire locale ?

J-M. R. : Nous avons par exemple beaucoup travaillé sur le sport. En 2009, nous avons réalisé l'exposition *Un siècle de pratiques sportives (1906-2009)* et en 2010, nous avons participé à l'exposition *Allez la France. Football et immigration, histoires croisées* présentée à la Cité nationale de l'histoire de l'immigration. Nous avons aussi exploré la mémoire syndicale et communiste de la commune, où se sont déroulées de nombreuses luttes ouvrières dans les années 1960 et 1970. Dès les années 1930, le syndicat des métallos, les cégétistes et toute la mouvance anarcho-syndicaliste ont été très actifs à La Courneuve. Nous gérons la collection des œuvres d'art achetées principalement dans les années 1960-70 et nous installons de nouvelles œuvres dans le cadre de la politique du 1%.

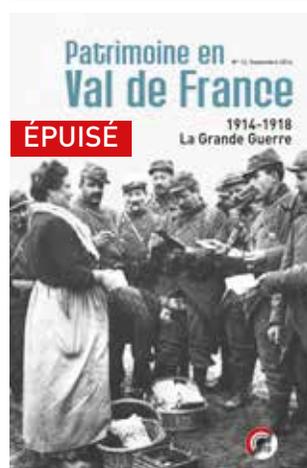
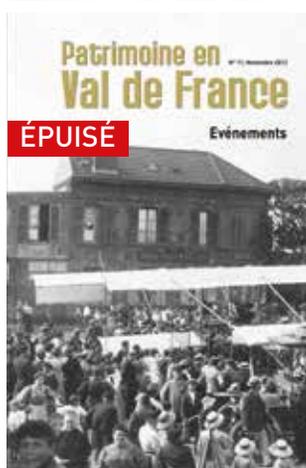
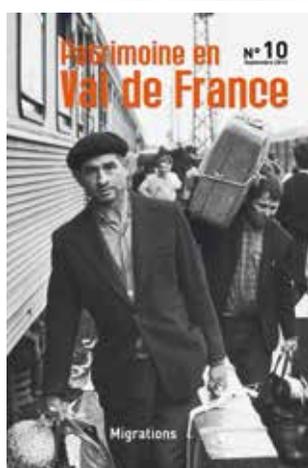
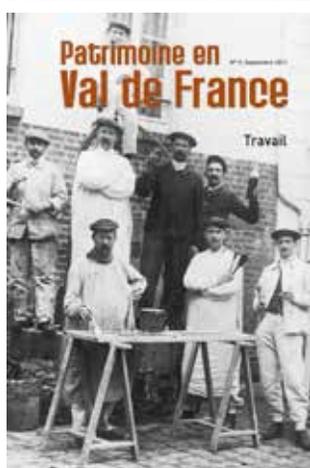
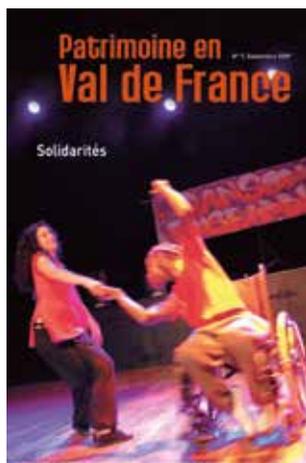
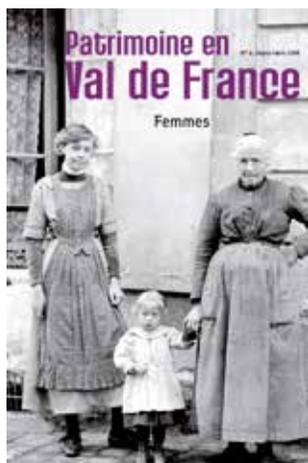
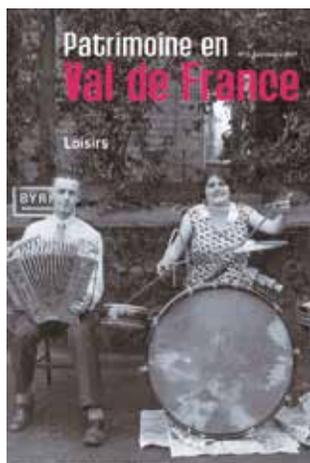
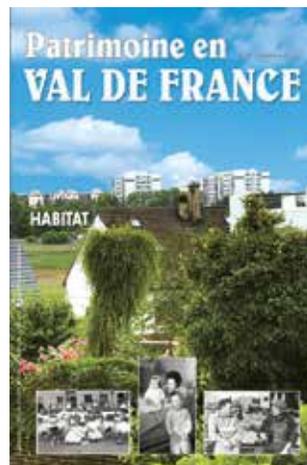
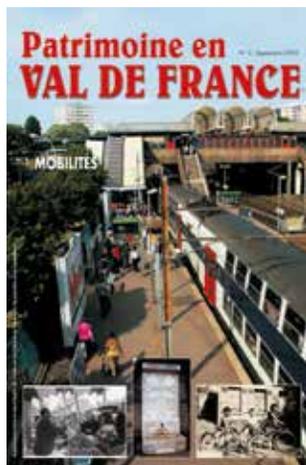
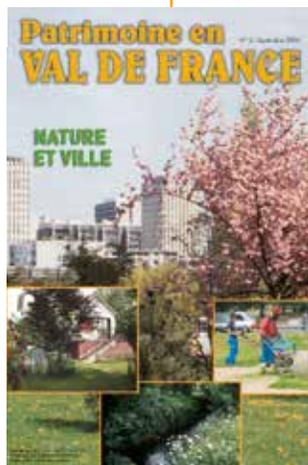
## PVDF : sur quels projets travaillez-vous actuellement ?

J-M. R. : Aujourd'hui, nous créons un potager historique dédié à 1 000 ans de pratiques, nous travaillons à la valorisation de ces connaissances agricoles en partenariat avec l'association Territoires de Saint-Denis. Après la mise en place du chantier-école autour de la Maison de l'abreuvoir, nous avons le projet de créer une Maison des initiatives agri-culturelles municipales. Enfin, en partenariat avec les Maisons pour tous et les habitants de La Courneuve, nous allons développer une dynamique autour des jardins du monde en lien avec la cuisine, la gastronomie, la diététique...

(propos recueillis par Sophie Jobez)

# Les éditions de la Mission Mémoires et Identités en Val de France

Revue Patrimoine  
en Val de France



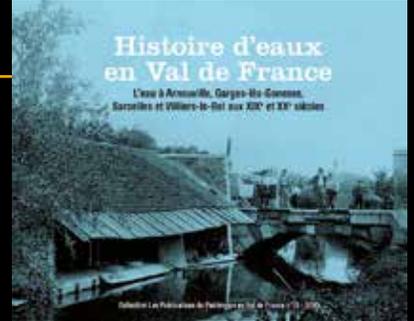
La revue *Patrimoine en Val de France* est diffusée gratuitement, comme tous les ouvrages de la collection «Publication du patrimoine en Val de France», dans la limite des stocks disponibles. Les publications sont à demander à la Communauté d'agglomération Val de France (service Culture et Sports), par courrier (Communauté d'agglomération, 1, Bd Carnot 95400 Villiers-le-Bel), sur Internet ([www.agglo-valdefrance.fr](http://www.agglo-valdefrance.fr)) ou par téléphone (01 34 04 20 32).

**Les éditions de la Mission Mémoires et Identités en Val de France**

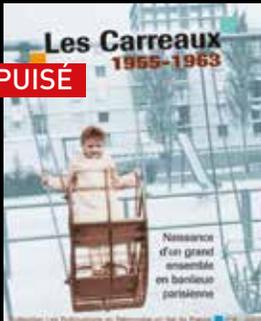
ÉPUIsé



Collection  
«Les publications  
du Patrimoine en Val  
de France»



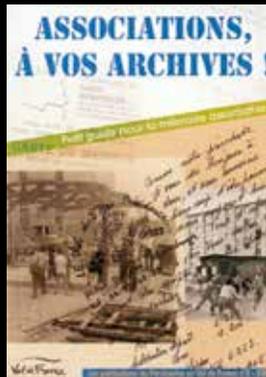
ÉPUIsé



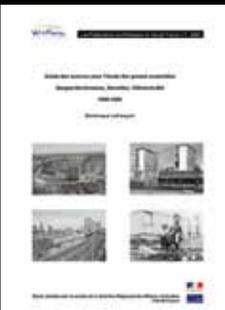
ÉPUIsé



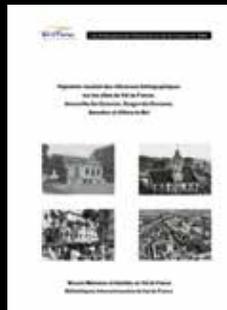
ÉPUIsé



**Sur Internet**



Guide des sources pour l'étude des grands ensembles. Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel, 1950-1980.



Répertoire localisé des références bibliographiques sur les villes de Val de France.



Catalogue de ressources documentaires sur le Grand Ensemble de Sarcelles 1954-1976.



Répertoire des acteurs et des ressources Mémoires, Identités et Patrimoine dans les communes de Val de France.