

8 Mars 1974, Le jour où nous avons inauguré l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle

J'ai commencé le design de Roissy en 1968. J'avais 30 ans. J'étais ingénieur et architecte ; je travaillais au sein de la société des Aéroports de Paris. Le projet de l'aéroport Charles de Gaulles a débuté avec la création de Roissy 1, inauguré en 1974. L'aérogare 2 et les premiers modules A et B ont été ouverts en 1978. La gare de chemin de fer et les modules C, D, E ont suivi... Le chantier a connu des développements multiples. L'histoire de Roissy est une véritable saga, une aventure qui m'a amené jusqu'à l'âge de 64 ans.

La première aérogare a été bâtie comme une sorte de pieuvre. Elle est constituée d'un élément central circulaire autour duquel sont disposés des satellites pour accueillir les avions. Un enchevêtrement de tapis roulants disposés au centre du bâtiment survole une cour à ciel ouvert.

Le jour de l'inauguration, le 8 Mars 1974, Pompidou est tombé malade (il mourra une vingtaine de jours plus tard) et c'est Pierre Messmer, premier ministre, qui l'a remplacé. Un incident est survenu à son arrivée : nous avons entendu une légère explosion et à cause de la fumée, pendant quelques secondes, nous avons imaginé que c'était une bombe. Je n'ai jamais vu les gens sauter avec autant d'agilité par-dessus les bornes d'enregistrement... Je n'aurais pas pensé qu'ils étaient si sportifs ! Il se trouve que quelqu'un avait bêtement jeté un pétard. Le premier ministre n'a pas bougé d'un pouce. C'était un compagnon de la Libération, il avait fait la guerre... Il en fallait plus pour l'impressionner !

Second événement fâcheux : l'escalier roulant que l'on s'appropriait à prendre, est tombé en panne. Pierre Messmer qui, décidément, était un homme de bonne composition, a dit : « Ce qu'il y a de bien avec ces tapis, c'est que quand ils sont en panne, on peut toujours marcher ! ». Et nous sommes montés à pied jusqu'au premier étage....

Roissy était un bâtiment bizarre. Son organisation semblait compliquée parce que nous avons modifié les habitudes aéroportuaires. Les niveaux n'étaient pas aux mêmes endroits. La décoration – et notamment l'utilisation du béton brut - étonnait beaucoup. On circulait sur des tapis. Les gens se sont particulièrement plaints de ne pas pouvoir apercevoir les avions, à cause des longs couloirs.

Tous mes choix ont été motivés par un souci d'efficacité - je voulais construire une machine qui marche bien, qui réponde aux besoins des passagers et des compagnies - mais aussi par un désir de nouveauté. J'étais sensible au sens d'un tel espace. Un aéroport prend toujours une charge symbolique, qui est de l'ordre du passage, de la transformation... comme à d'autres époques, les routes, les ponts, les gares...

Paul Andreu, *article 2004.*