

MARCHÉ PUBLIC DE SERVICES



MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

AÉROPORT DE PARIS-LE BOURGET

CS90005

93352 LE BOURGET CEDEX

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (C.C.T.P)

Objet de la consultation : Prestation de conseil et d'accompagnement autour d'un projet de nouvel espace permanent du musée de l'Air et de l'Espace.

SOMMAIRE

Article 1. Préambule	3
1.1 Présentation de l'établissement et de ses enjeux	3
1.2. Présentation du projet	3
<i>Un lieu historique</i>	4
<i>Configuration actuelle de l'espace</i>	4
<i>Une réflexion sur le positionnement et l'accessibilité</i>	5
<i>Une muséographie dédiée à l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget</i>	5
Article 2. Objet du marché	6
2.1 Définition et périmètre de la mission	6
2.2 Constitution de l'équipe et méthodologie de travail	7
2.3 Tranche ferme	7
2.4 Tranche optionnelle	8
Article 3. Durée de la prestation	9
Annexes	9
1.1 Plans de l'espace concerné à différentes échelles	10
<i>Plan du musée et localisation du pavillon des personnalités</i>	10
<i>Plan du pavillon des personnalités</i>	11
1.2 Photos de l'extérieur et de l'intérieur du pavillon des personnalités	12
1.3 Exposition « Histoire et Architecture : De l'Aérodrome à la Grande Galerie »	13
<i>Contenu des panneaux de l'exposition</i>	13
<i>Autres éléments de l'exposition (photographies et maquettes)</i>	23

Article 1. Préambule

1.1. Présentation de l'établissement et de ses enjeux

Implanté sur l'emprise de l'aéroport Paris-Le Bourget, lieu emblématique de l'aviation française et aujourd'hui premier aéroport d'affaires européen, le musée de l'Air et de l'Espace est l'un des tout premiers musées aéronautiques au monde, par son ancienneté et par la richesse de ses collections tournées vers les trois domaines du vol : l'aérostation, l'aviation et le spatial. Ses espaces de visite, qui s'étendent sur 12,5 hectares, se composent de neuf halls d'exposition permanente traitant de thématiques variées, d'un tarmac ouvert à la déambulation et d'espaces d'activités annexes.

Depuis plusieurs années, le musée est engagé dans une campagne de rénovation à la fois architecturale et muséographique de ses espaces d'exposition, afin de développer son attractivité et de se positionner en référent dans le domaine du patrimoine aéronautique et spatial. D'importants travaux de restauration ont été entrepris dans l'aérogare historique construite par Georges Labro en 1937 et protégée au titre des monuments historiques, donnant lieu à la réouverture au public de la Grande Galerie en 2019.

Celle-ci se compose de nombreux espaces satellites, certains ayant fait l'objet d'une création, tels que la médiathèque-ludothèque en 2023 ou le hall dédié à la navigation et au contrôle aérien dans la tour de contrôle historique inauguré en 2025, tandis que d'autres constituent encore des projets à mener afin de finaliser la rénovation complète de l'aérogare (la salle des maquettes visant à valoriser la collection de maquettes du musée, l'espace ludo-éducatif Planète Pilote consacré aux 6-12 ans, et l'espace d'exposition permanente autour de l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget au sein du pavillon des personnalités, projet dont il est ici question).

Ces ambitions s'inscrivent dans le contexte plus large d'un environnement en pleine mutation avec l'arrivée de la nouvelle ligne de métro 17 qui reliera Paris au Bourget à partir de 2027. Située en face du musée, la station Le Bourget Aéroport s'inscrira au cœur d'une esplanade repensée et ouverte sur la ville.

1.2. Présentation du projet

Afin de poursuivre ce grand plan de rénovation de l'aérogare historique, le musée de l'Air et de l'Espace entend réhabiliter l'ancien pavillon des personnalités, situé à l'extrémité nord de l'aérogare Labro, afin d'ouvrir au public un nouvel espace d'exposition permanente dédié à l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget.

- *Un lieu historique*

Situé à l'extrémité nord de l'aérogare, le pavillon des personnalités a été construit en 1968 afin de remplacer le salon d'honneur auparavant localisé dans la partie sud. Ce premier salon avait été construit au début des années 1960, dans le contexte du développement de l'aviation d'affaire au Bourget. Destiné à l'accueil et à l'attente des personnalités sur l'aéroport du Bourget, son déplacement est lié à l'extension des installations voyageurs « coté piste ».

En 1981, l'aérogare Labro est définitivement fermée au trafic des voyageurs et affectée au musée de l'Air et de l'Espace qui réaménage le site. A partir de 1982, le pavillon des personnalités est converti en centre de documentation, il accueille une salle de lecture jusqu'en 2016 et héberge les bureaux du département de la recherche et de la documentation (DRD) jusqu'en 2020. Conservé dans son état d'origine, l'espace sert aujourd'hui de réserve provisoire, notamment pour les maquettes restaurées vouées à rejoindre la future salle des maquettes.

S'inscrivant dans une démarche visant à faire de l'aérogare autant un musée dédié à l'aviation et à l'aéronautique qu'un centre d'interprétation de ce lieu emblématique, qui fut l'un des berceaux de l'aviation française et internationale, le musée de l'Air et de l'Espace souhaite rendre au pavillon des personnalités une vocation qu'il a perdu au fil du temps. La proposition devra tenir compte de l'histoire du lieu afin de préserver et de restituer l'ambiance d'origine.

- *Configuration actuelle de l'espace*

Localisé sur un seul niveau R+0 ($\simeq 300\text{m}^2$), l'espace se compose de :

- Un couloir en coude ($\simeq 70\text{m}^2$) qui relie la Grande Galerie, avec une entrée située en face du cabinet des affiches, aux espaces du DRD. Le couloir débouche à gauche sur les bureaux et les réserves du DRD (espace non ERP), et conduit à droite sur le pavillon des personnalités.
- Deux pièces en enfilade ($\simeq 70\text{m}^2$ chacune) séparées par une cloison communicante. À l'origine vouées à l'accueil et à l'attente des personnalités sur l'aéroport, les deux salons sont orientés « coté piste » et sont dotés de façades vitrées donnant directement sur la plateforme aéroportuaire du Bourget, emprise de l'entreprise ADP (Aéroport de Paris). La problématique de la confidentialité au regard des activités aéroportuaires devra être questionnée.
- Un hall desservant trois locaux de réserve et des sanitaires ($\simeq 90\text{m}^2$ au total). Cet espace a conservé l'ancienne entrée du centre de documentation « coté ville », permettant un accès direct au parking du musée.

D'un point de vue bâtementaire, plusieurs reprises sont à prévoir car le pavillon présente des signes de vieillissement. Les travaux en interne n'envisageront pas de modification de la disposition des espaces sans corrélation avec le projet proposé. Le musée traite actuellement la question de la réfection de la toiture, qui présente un problème d'étanchéité.

- *Une réflexion sur le positionnement et sur l'accessibilité*

Au sein du musée, le pavillon des personnalités est donc espace physiquement excentré. Il se situe non seulement à l'extrémité nord de l'aérogare, mais son accès est également complexifié par la présence d'un long couloir en coude. Le pavillon est accessible depuis l'intérieur de musée, et depuis l'extérieur, « coté piste » et « coté ville ».

En ce qui concerne le parcours de visite, ce nouvel espace permanent se positionne au milieu de la boucle de visite chronologique formée par la Grande Galerie, au niveau de la partie abordant la thématique des « Pionniers de l'Air » (des premières ascensions en ballon à l'aviation naissante). Il s'inscrit donc dans la lignée des espaces satellites de l'aérogare évoqués précédemment, situés en marge du parcours principal de visite. L'espace sera intégré dans le droit d'entrée du musée, sans surcoût pour le visiteur.

La question de la lisibilité et de l'intégration, à la fois identitaire et physique, de cet espace au reste du parcours et à l'expérience de visite constituera un élément central de la réflexion. La proposition devra s'inscrire en cohérence avec le reste du parcours et réfléchir sur les circulations à différentes échelles. Il s'agira d'étudier la pertinence de l'implantation d'un tel espace, du point de vue de son insertion chronologique et thématique, et du point de vue de son accessibilité. Cette analyse devra déboucher sur une proposition d'aménagement et de mise en valeur de l'espace à partir des thématiques et des besoins définis par le musée ci-dessous.

- *Une muséographie dédiée à l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget*

Au sein du pavillon des personnalités, le parcours muséographique sera dédié à l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget. Aucun synopsis dédié n'a été élaboré, mais le musée présente actuellement plusieurs panneaux d'exposition temporaires installés près de la future salle des maquettes, traitant de la thématique : « Histoire et Architecture : De l'Aérodrome à la Grande Galerie » et pouvant servir de base à la réflexion. Ces panneaux abordent notamment la naissance et le développement de l'aérodrome du Bourget, la création de l'aérogare qui s'inscrit dans le courant Art Déco, ainsi que les modernisations et les transformations du bâtiment et du site jusqu'à sa reconversion en musée.

En parallèle, il serait intéressant d'aborder l'histoire du musée de l'Air et de l'Espace, de la création du Conservatoire de l'aéronautique par Albert Caquot à ses évolutions contemporaines sur le site du Bourget, ainsi que la thématique des Salons Internationaux de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget (SIAE), un évènement unique permettant de comprendre l'importance de ce lieu symbolique de l'histoire aéronautique française et mondiale. Le discours pourra s'appuyer sur les éléments historiques présentés en salle Caquot, ainsi que sur les ouvrages réalisés sur le sujet : *Le Musée de l'air et de l'espace. L'Aérogare historique de Paris-Le Bourget*, collections

« Itinéraires du Patrimoine », 2023 et *Aéroport de Paris-Le Bourget 1910-2019. Un siècle d'histoire*, Jean-Emmanuel Terrier, 2019.

La mise en parallèle de l'histoire du site et des débuts de l'aviation permettrait de s'ancrer chronologiquement dans le parcours permanent déployé dans la Grande Galerie.

Les collections du musée de l'Air et de l'Espace, et notamment des images d'archives (fonds interne au musée et externe d'ADP) et des objets liés à l'histoire du bâtiment et du site, viendront naturellement réinvestir cet espace historique dont il s'agira de préserver l'esprit. Cet espace s'adressera à tous les publics du musée (familial, scolaire, individuels amateurs ou néophytes...).

Le musée souhaite que la proposition d'aménagement muséographique de l'espace soit compatible avec un usage locatif occasionnel, sans que cela n'engendre de risque pour l'exposition des collections. La proposition devra être fonctionnelle et ne pas nécessiter d'aménagement ou de matériel trop ambitieux pour l'usage locatif.

Article 2. Objet du marché

2.1. Définition et périmètre de la mission

Ce marché a pour objet la réalisation d'une mission de conseil et d'accompagnement du musée de l'Air et de l'Espace pour l'assister dans la définition de ses besoins dans le cadre de la réalisation d'un projet de nouvel espace permanent.

La mission confiée au prestataire devra notamment porter sur les sujets suivants :

- Analyse des contraintes et des besoins pour transformer l'espace actuel en nouvel espace muséographique permanent :

- État des lieux des espaces existants et analyse des contraintes de flux et de circulation, de sécurité pour toutes les personnes au sein des futurs espaces.
- Élaboration d'une proposition de circulation des publics depuis les espaces actuels d'exposition vers ce nouvel espace, ainsi qu'au sein même de celui-ci. Elle devra présenter les principes d'accès et de circulation des flux de visiteurs, les liaisons fonctionnelles entre les différents espaces, identifier les éventuels investissements importants ou modifications éventuelles pour optimiser ces circulations. Elle devra également indiquer les besoins en termes de signalétique afin de rendre la visite des publics fluide et rationnelle.

Cette proposition devra inclure une réflexion sur l'implantation et la cohérence de cet espace au sein du parcours et de l'expérience de visite au regard de sa localisation et de sa thématique.

Cette proposition devra prendre en compte la question de l'accessibilité pour tous les publics (visiteurs individuels, familiaux, groupes scolaires, personnes en situation de handicap moteur, visuel, auditif...).

- Élaboration d'une proposition d'aménagement et de mise en valeur de l'espace à partir des thématiques et des besoins définis par le musée, en adéquation avec les éventuelles contraintes techniques ou de sécurité identifiées. La proposition muséographique devra être compatible avec un usage locatif ponctuel, sans risque aucun pour les collections exposées.
- Élaboration d'un rétroplanning couvrant toute la période de développement du projet, du marché de conception scénographique à l'ouverture des espaces au public.
- Élaboration de trois scénarios budgétaires (fourchette haute, moyenne et basse) détaillant les budgets par postes de dépenses nécessaires à la bonne réalisation du projet et son ouverture au public :
 - Conception scénographique
 - Réalisation et installation du mobilier pour l'aménagement et la scénographie
 - Conception et mise en œuvre de l'éclairage
 - Conception et impressions du graphisme et de la signalétique en cohérence avec le reste de la Grande Galerie
 - Conception et réalisation d'éléments de médiation (nombre de manipulations et de dispositifs multimédias réduits)

Par ailleurs, le prestataire pourra être retenu pour la réalisation d'une tranche optionnelle portant sur le besoin suivant :

- Rédaction du cahier des charges et de ses annexes en prévision de la consultation pour la conception muséographique.

2.2 Constitution de l'équipe et méthodologie de travail

Il est attendu du candidat la présentation de l'équipe qui sera dédiée à cette étude et la présentation de références permettant de juger de l'adéquation des compétences du candidat avec la mission attendue (cv, book). Une expérience dans le domaine de la création de parcours

de visite muséaux permanents est nécessaire. Le titulaire devra par ailleurs désigner une personne référente pour toute demande pendant la durée d'exécution du marché.

Le candidat doit en outre proposer une méthodologie générale détaillée pour l'animation et la conduite de cette mission :

- Description des modalités de coopération avec les équipes du musée de l'Air et de l'Espace.
- Proposition d'un calendrier de travail couvrant l'ensemble de la durée de la mission.

Une visite préalable des espaces concernés par ce projet muséographique est obligatoire.

2.3. Tranche ferme

Il est attendu, dans le cadre de la tranche ferme du présent marché, à la fin de la prestation le rendu par le prestataire, en accord avec l'étendue de la mission telle que définie dans la partie 2.1, les éléments suivants :

- Une étude de programmation du projet de nouvel espace permanent dédié à l'histoire de l'aérogare et de l'aéroport du Bourget :
 - Une étude des circulations, de l'accessibilité, de la signalétique et de l'intégration de l'espace au sein du parcours et de l'expérience de visite.
 - Une proposition d'aménagement muséographique et de mise en valeur cohérente de l'espace autour des thématiques et des besoins définis par le musée, permettant un usage locatif ponctuel ne posant pas de risque pour les œuvres.
- Un rétroplanning couvrant toute la durée du projet muséographique.
- Trois scénarios budgétaires détaillés.

2.4. Tranche optionnelle

Dans le cas où la tranche optionnelle est affermée par le musée de l'Air et de l'Espace, il est attendu à la fin de la prestation le rendu par le prestataire, en accord avec l'étendue de la mission telle que définie dans la partie 2.1, les éléments suivants :

- Un cahier des charges et ses annexes pour la consultation de conception muséographique.

Article 3. Durée de la prestation

Le marché a une durée prévisionnelle de 6 mois à compter de la date de notification au titulaire jusqu'au rendu final de l'étude.

En tout état de cause, la date de fin d'exécution des prestations de la tranche ferme ne devra pas dépasser le 5 décembre 2025 et le 6 avril 2026 pour la tranche optionnelle

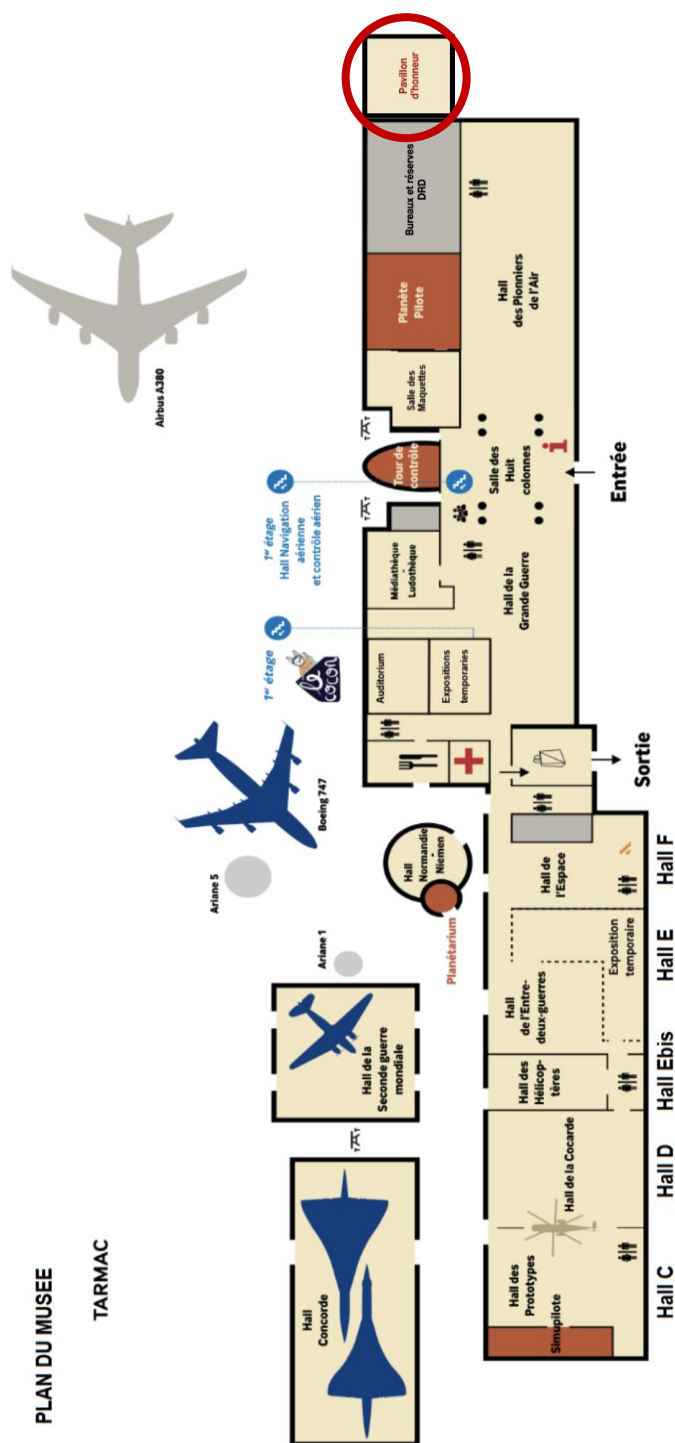
Annexes

- Plans des espaces concernés à différentes échelles : plan du musée et localisation du pavillon des personnalités, plan du pavillon des personnalités ;
- Photos de l'extérieur et de l'intérieur du pavillon des personnalités ;
- Exposition temporaire « Histoire et Architecture : De l'Aérodrome à la Grande Galerie » : contenu des panneaux de l'exposition, autres éléments de l'exposition.

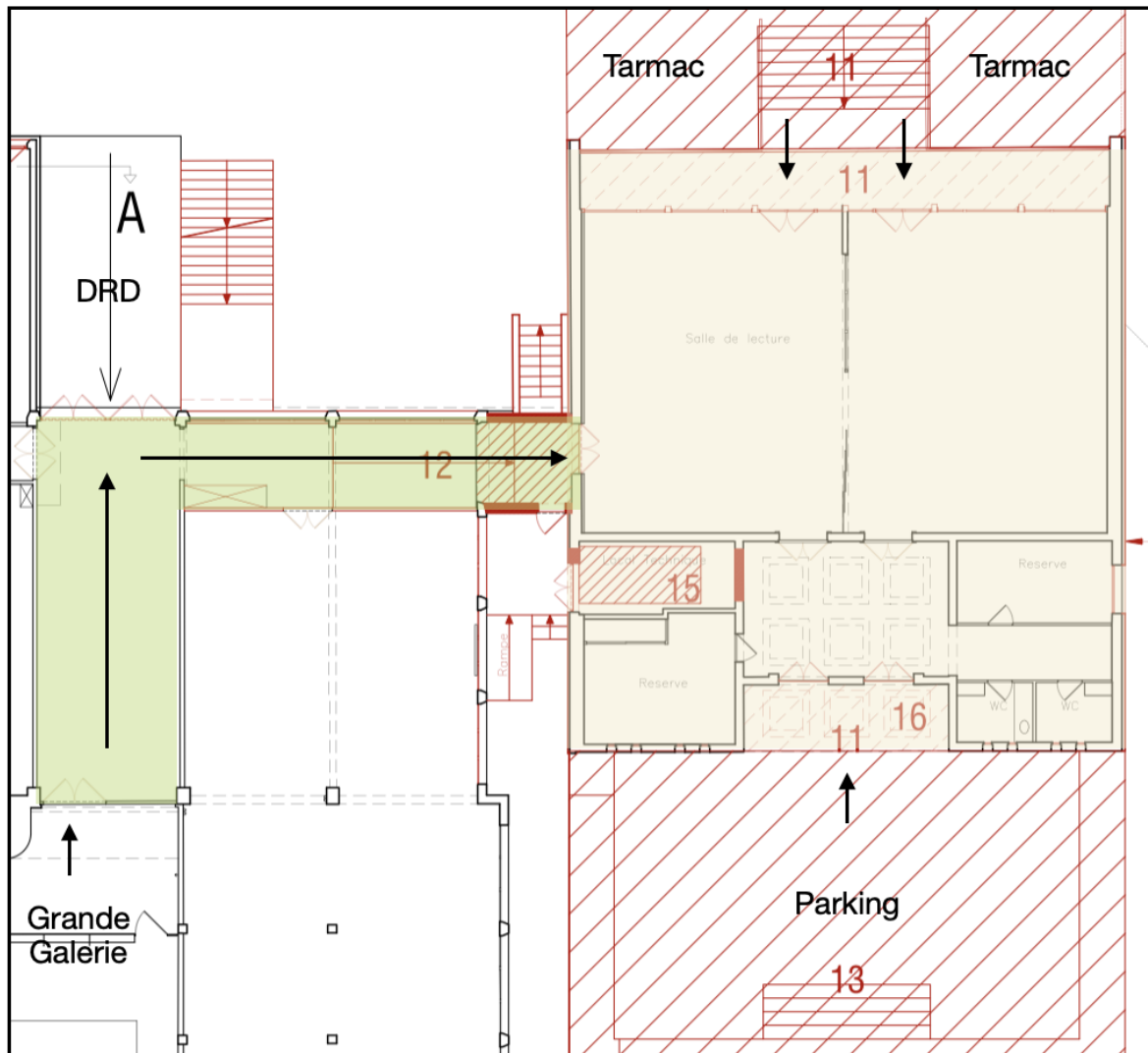
ANNEXES

1.1 Plans de l'espace concerné à différentes échelles

- Plan du musée et localisation du pavillon des personnalités



- Plan du pavillon des personnalités



1.2. Photos de l'extérieur et de l'intérieur du pavillon des personnalités





Couloir en coude reliant la Grande Galerie au Pavillon des personnalités



Vue du premier salon d'honneur (à droite donnant sur les pistes et à gauche débouchant sur le hall côté parking)



Hall d'entrée côté parking donnant sur les sanitaires et les locaux de réserve

1.3 Exposition « Histoire et Architecture : De l'Aérodrome à la Grande Galerie »

- Contenu des panneaux de l'exposition





PARIS SE DOTE D'UN AÉRODROME

L'aérodrome du Bourget naît au début de la Première Guerre mondiale. Dès le mois d'août 1914, Paris est bombardé par l'aviation allemande et il apparaît très vite nécessaire d'implanter un aérodrome militaire près de la capitale. C'est chose faite le 10 octobre 1914, lorsque le général Joseph Gallieni, gouverneur militaire de Paris, réquisitionne des terrains au Bourget et à Dugny. La première installation est précaire : quelques hangars sont construits au niveau de la route de Dugny.

L'après-guerre marque le début du développement de l'aérodrome du Bourget. Si sa fonction militaire perdure, d'autres services se développent progressivement sur le site. Au sortir de la guerre, il est ainsi utilisé sur une courte période pour des opérations de ravitaillement des régions nord de la France, durement touchées par la guerre. Un service postal aérien se met également très vite en place, avec l'ouverture d'un première liaison Paris-Le Mans-Saint-Nazaire le 17 août 1918. L'aviation commerciale civile, enfin, prend ses quartiers sur l'aérodrome à partir de mars 1919, d'abord pour des vols nationaux puis pour des vols internationaux avec l'entérinement de la première liaison quotidienne entre Paris et Londres le 25 août 1919.

Dans les années qui suivent, l'aviation commerciale civile prend de plus en plus d'ampleur sur le port aérien : entre 1919 et 1926, le nombre de passagers transitant au Bourget passe de 691 à 27 851, si bien que l'aérodrome se trouve dans l'obligation de se transformer pour les accueillir.



Port aérien du Bourget, 1920
Aire de départ et d'arrivée

© D.R. / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget

LIGNES DU NORD	
PARIS-LONDRES-PARIS	
Distance : 275 kilomètres — Durée : 4 h. 30 par	
PARIS (Boulogne), BRAYVILLON, ARNEVILLE, BOULOGNE, LA MANCHE, FOLKESTONE, AARHUS, LONDRES (Croydon).	
Aéro-gare départ : Le Bourget. — Aéro-gare d'arrivée : Croydon.	
(Voir, page 13 à 15, détails concernant ces aéro-gares.)	
VOYAGEURS	
HORAIRE AU 1 ^{er} AOÛT 1921	
SERVICES QUOTIDIENS (sauf dimanche)	
COMPAGNIES	PARIS-LONDRES
EXPLOITANTES	DÉPART ARRIVÉE
Messageries aériennes.....	9 h. 30 12 h. 30 10 h. 14 h. 30
Imperial Air Lines.....	9 h. 30 12 h. 30 10 h. 14 h. 30
Handley Page.....	11 h. 30 14 h. 30 12 h. 15 h. 30
Grande Express-Messageries.....	11 h. 30 14 h. 30 12 h. 15 h. 30
Imperial Air Lines.....	11 h. 30 14 h. 30 12 h. 15 h. 30
(1) Pour les détails, voir page 15.	
PREX DU BILLET	
PARIS-LONDRES : Aller : 300 francs ou 6 liv. 6 sh. et retour : 500 francs ou 10 liv. 10 sh.	
Ces prix s'entendent avec une franchise de 15 kilogrammes de bagages par voyageur ; il est perçu un supplément de 5 francs par kilogramme au-dessus de ce poids.	
Réduction sur les tarifs : — Les réductions suivantes sont consenties aux voyageurs pour les billets de passage, notamment par :	
La Compagnie des Messageries aériennes : 10 % aux membres de l'Aéro-Club de France et de l'Aéro-Club d'Angleterre.	
La Compagnie des Grands Express aériens : 10 % aux membres de l'Aéro-Club de France et de l'Aéro-Club d'Angleterre.	
DÉLIVRANCE DES BILLETS	
A PARIS, au siège social des Compagnies :	
Messageries aériennes, 5, rue Gallia, Tél. : Par. 34-74.	
Imperial Air Lines, 1, rue des Indes, Tél. : Louvre 27-00.	
Grande Express aérien, 3, rue d'Alsace, Tél. : Elysees 10-70, 10-71.	
Et dans les agences de voyages (liste page 15).	
A LONDRES, au siège social des Compagnies :	
Messageries aériennes, Airline House, Croydon, Tél. : Parley, 1-180.	
Handley Page, Cockspur House, London, Tél. : Strand 10-100.	
Imperial Air Lines, 15, Billiter Street, London, Tél. : London Avenue, 2-040.	
Grande Express, 46, Kingsway, N. C. 101, Regent, 40-15.	
A l'Aérodrome de Croydon, London, England, Tél. : Parley, 1-180.	
Ainsi que dans toutes les agences de voyages, Cook, Air Express, etc.	

Informations voyageurs sur la ligne Paris-Londres-Paris, 1921

© Ed. Blondel La Rougerie Editeur / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Bâtiment du service de la Navigation aérienne du Port aérien du Bourget, 1921

© Monde et Caméra / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



LA CRÉATION DE L'AÉROGARE

En 1935, le ministère de l'Air met en place un concours d'architecture pour remédier aux problèmes d'infrastructures de l'aéroport du Bourget. Son but premier est de constituer un ensemble architectural cohérent qui puisse englober la totalité des activités du port aérien, qu'elles soient liées aux voyages civils ou au trafic de marchandises ; l'activité militaire, installée sur une autre partie de l'aéroport, n'est en effet pas comprise dans le fonctionnement de la future aérogare. L'aérogare à construire doit également être une vitrine de l'aéronautique française, et servir la politique du ministère, en abritant notamment des locaux pouvant se prêter à de larges manifestations. Elle doit, enfin, jouer le rôle d'une frontière physique, puisqu'elle constitue le lieu de très nombreuses liaisons avec l'étranger.

Le concours comporte également une dimension prospective sur le futur du site : les candidats doivent ainsi intégrer à leur projet une étude de construction pour l'autoroute qui sera implantée à côté du bâtiment, et réfléchir aux extensions ultérieures de l'aéroport.

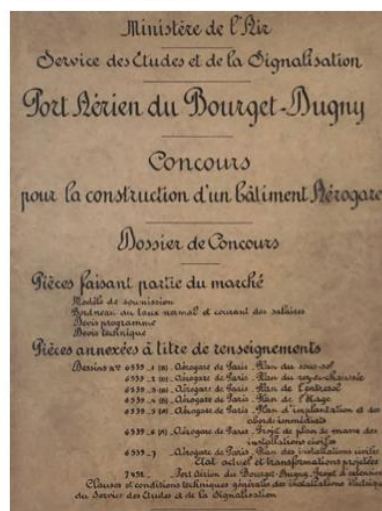
Enfin, il est demandé aux candidats d'inclure s'ils le souhaitent une variante dans leur proposition architecturale qui concerne un projet de passage couvert ou souterrain entre l'aérogare et la piste.

Pour orienter les participants au concours, le ministère de l'Air accompagne le marché d'un avant-projet extrêmement détaillé, qui remplit l'ensemble des caractéristiques demandées. Les architectes candidats peuvent se référer à cette proposition mais sont également libres de ne pas en tenir compte, pourvu qu'ils respectent les clauses impératives du projet parmi lesquelles on trouve notamment la conservation de la gare aérienne du Bourget-Dugny à son emplacement actuel.



Port aérien du Bourget, 1929

© D.R. / Architecte: Henry Lossier / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



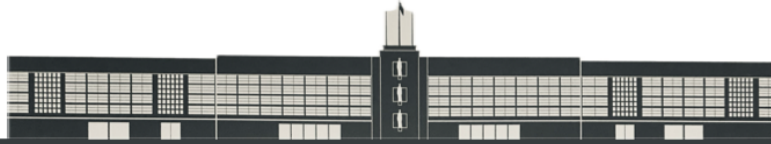
Dossier de concours pour la construction du Port aérien du Bourget-Dugny, 1935

© Ministère de l'Air / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Vue aérienne de l'aéroport lors de la journée de l'aviation marchande le 30 avril 1933

© C.A.F. / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



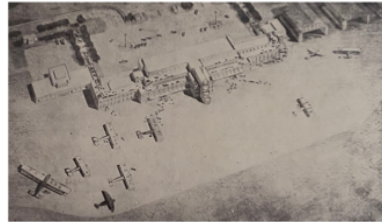
DÉROULÉ DU CONCOURS D'ARCHITECTURE

Le ministère sélectionne 38 équipes parmi les candidatures reçues, toujours composées d'un architecte et d'une entreprise de bâtiment, afin de garantir la faisabilité réelle de chacun des projets.

Les candidats doivent respecter un budget précis de 8 millions de francs pour le projet de construction de l'aérogare, et de 11 millions de francs pour le projet accompagné de sa variante. Les délais sont serrés, car le bâtiment doit être réceptionné pour l'ouverture de l'Exposition universelle de 1937 : les équipes ont trois mois et demi pour rendre leur projet. La proclamation des résultats a lieu sept mois après la clôture des inscriptions. La rapidité avec laquelle le projet de construction est mis en place est d'ailleurs critiquée chez certains contemporains, qui lui imputent notamment la difficulté des candidats à rendre un projet faisable et économiquement viable.

Sur les 38 équipes sélectionnées, 22 d'entre elles rendent finalement un projet. Le 24 décembre 1935, les résultats du concours sont annoncés : sept projets sont retenus par le ministère, parmi lesquels cinq sont primés.

Ces cinq lauréats, qui sont M. Labro (1^{er} prix), M. Gréber (2^{ème} prix), M. Tourry (3^{ème} prix), M. Desmaret (4^{ème} prix) et MM. Mallet-Stevens et Pingusson (5^{ème} prix), présentent des projets similaires, puisqu'ils reprennent très largement les propositions de l'avant-projet. La rigidité de ce document, qui laisse effectivement peu de place à la patte artistique des candidats, est pour cette raison l'objet de critiques lors de l'organisation du concours.



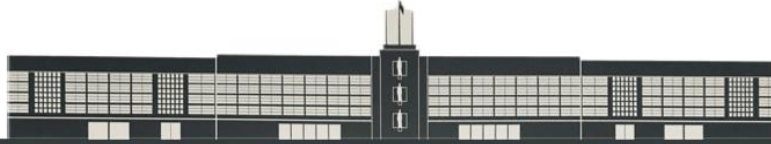
Projet de l'architecte Gréber, 2^e prix du concours
Bibliothèque d'architecture contemporaine - Cité de l'architecture et du patrimoine



Projet de l'architecte Tourry, 3^e prix du concours
Bibliothèque d'architecture contemporaine - Cité de l'architecture et du patrimoine



Projet de l'architecte Desmaret, 4^e prix du concours
Bibliothèque d'architecture contemporaine - Cité de l'architecture et du patrimoine



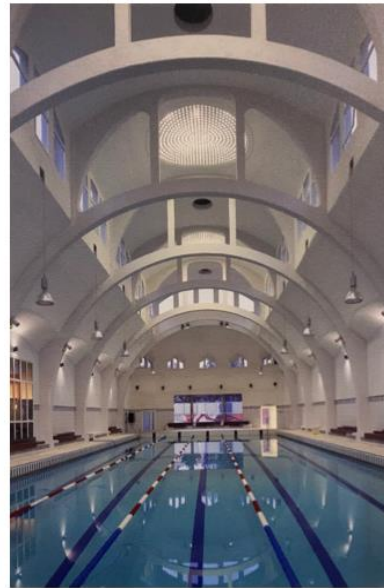
QU'EST-CE-QUE L'ART DÉCO ?

L'Art déco est un mouvement artistique mondial, actif entre les années 1910 et le début de la Seconde Guerre mondiale : il tire son nom de l'Exposition internationale des Arts décoratifs et industriels modernes, présentée à Paris en 1925.

Développé en réaction au style chargé et fleuri de l'Art nouveau, l'Art déco se veut sobre et moderne. Ses caractéristiques essentielles reposent sur la symétrie, les motifs rectilignes, les courbes nettes.

L'aérogare Labro emprunte particulièrement à une branche spécifique de l'Art déco qu'on appelle le style architectural « paquebot » : les bâtiments de ce style présentent généralement de longues lignes horizontales, et des ouvertures sous forme de grands ensembles de fenêtres, de briques de verre et de hublots. Ils sont usuellement dépourvus de décorations.

De nombreux bâtiments du début du XX^e siècle sont construits selon les principes du style Art déco : c'est le cas par exemple de la piscine de la Butte-aux-Cailles (Paris, 1924), qui présente une voûte semblable à celle de l'aérogare.



Piscine de la Butte-aux-Cailles rénovée, 2014
© TNA Architecte



UN BÂTIMENT ART DÉCO

L'architecte Georges Labro, qui mène son projet accompagné de l'entreprise Société Nouvelle de Constructions et de Travaux, est le lauréat du concours. Son projet reprend l'implantation donnée par le ministère et répond à ses différents impératifs budgétaires et calendaires, notamment en ce qui concerne les contraintes d'une construction en 15 mois.

Son projet est tout à fait représentatif des goûts architecturaux de l'époque, puisqu'il s'inscrit dans le courant Art déco qui a pris son essor dans les années 1910 en Europe. D'aspect longiligne, légèrement dissymétrique, le bâtiment mesure 233 mètres de longueur pour 30 mètres de largeur. Sa structure est en béton armé avec un habillage extérieur en pierre.

La façade « côté ville » est assez académique : c'est un front unique, imposant, où les proportions tiennent un rôle important. Elle est caractérisée par une succession de larges verrières séparées par des montants et des traverses en béton.

La façade « côté pistes », d'un style plus expansif, est une invitation au voyage pour les passagers : elle reprend les lignes d'un paquebot, dont la tour de contrôle, au centre, serait la figure de proue. Cette façade dispose de terrasses qui servent de gradins pour le public venant assister aux manifestations aéronautiques.

L'aménagement de l'aérogare est divisée en deux espaces. Le premier, dans la partie nord de l'édifice, correspond à la gare des voyageurs et contient un grand hall de départ, les bureaux des compagnies, un bar, un salon d'attente ainsi que des bureaux de poste. Le second, au sud, est une gare de marchandises qui comprend un hall de visite des bagages, un service de messagerie et les services de douane.

Le nouveau bâtiment est inauguré le 12 novembre 1937, moins de deux semaines avant la fin de l'Exposition universelle.



Entrée de l'aérogare, 1937

© H. Baranger / Architecte: Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Hall d'honneur de l'aérogare du Bourget, 1937

© D.R. / Architecte: Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Tour de contrôle de l'aérogare du Bourget en construction, le 5 janvier 1937

© Monde et Caméra / Architecte: Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



MODERNISATION ET TRANSFORMATIONS

Les bombardements alliés de la Seconde Guerre mondiale touchent très sévèrement l'aérogare du Bourget, si bien qu'au début de l'année 1945, Georges Labro est appelé à reconstruire le bâtiment. Les opérations de réfection sont entamées en 1945 et se poursuivent jusqu'en 1948 ; durant toute cette période, le trafic aérien est maintenu. Labro profite de cette reconstruction pour opérer quelques changements par rapport à sa construction initiale : un nouveau sol en grès est installé à l'intérieur de l'aérogare, la voûte en pavés de verre est modifiée et le parement en marbre de la façade n'est pas réinstallé.

Ainsi rouverte, l'aérogare ne cesse de se transformer et de s'étendre au gré des nouveaux besoins, et connaît notamment une modernisation d'envergure entre 1958 et 1963. Modification majeure, un faux plafond est construit sous les voûtes des deux ailes de l'aérogare en 1961 pour chasser l'effet d'écho. Il transforme sensiblement l'architecture du bâtiment, qui ne retrouvera sa forme originelle que lors de sa réhabilitation en 2011. L'aérogare est également le théâtre des avancées techniques de la seconde moitié du XX^e siècle : un tableau alphanumérique y est installé au cours des années 1960, et une zone de régie pour les annonces y est implantée dans les années 1970.

Ses missions se modifient également au fur et à mesure que l'aviation civile se démocratise. A partir de 1964, la surface entière de l'aérogare est utilisée pour l'aviation commerciale : les messageries et le fret sont gérés depuis un hangar situé à côté de l'aérogare.



L'aérogare bombardée, 1945, vue côté pistes
© Groupe ADP / Photothèque



Façade de l'aérogare, 1974
© Photo J.-J. Moreau - Groupe ADP / Photothèque



Vue du hall d'honneur de l'aéroport, 1974
© Photo J.-J. Moreau - Groupe ADP / Photothèque



L'AÉROPORT EN RECONVERSION

L'ouverture de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en mars 1974 entraîne la réduction progressive du trafic commercial au Bourget, en deux grandes étapes : fin mars 1977, le trafic international quitte Le Bourget. Un trafic régional est alors maintenu avec des compagnies comme Air Alpes, Air Anjou ou encore Air Rouergue. Si ces dessertes régionales ont initialement pour ambition de perdurer au Bourget, elles disparaissent finalement fin mars 1981. Dès avril 1981, le plus ancien aéroport parisien se concentre alors uniquement sur l'aviation d'affaires, apparue sur le site au début des années 1960.

En 1975, l'histoire de l'aéroport prend un nouveau tournant avec l'installation du musée de l'Air sur la zone, d'abord dans les hangars au sud de l'aérogare. Le bâtiment Labro, définitivement fermé au trafic voyageurs en mars 1981, est ensuite affecté au musée qui réaménage le site sous la direction de l'architecte Christian Marchand et l'ouvre au public en 1987 sous la dénomination « Grande Galerie ».

L'inscription de l'aérogare à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1994 assoit un peu plus sa dimension patrimoniale. En 2011 commence un programme de réhabilitation de l'architecture de l'aérogare dans son état Labro, mené par un architecte des bâtiments de France et mis en œuvre par l'atelier d'architectes Gorka Piqueras, qui s'achève en 2019.



L'aérogare du Bourget après l'arrêt des vols internationaux, 1977

© Groupe ADP / Photothèque



Entrée du musée de l'Air lors du Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace, juin 1977

© Photo J.-J. Moreau, Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Grande Galerie en travaux : coulage de la dalle en béton, 2018

© Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Olivier Michaut



LA SALLE DES HUIT COLONNES ÉLÉMENTS DE DÉCORS

Les colonnes

La Salle des Huit Colonnes tire son nom des rangées de colonnes qui encadrent le hall d'honneur. Elles sont creuses et construites en béton armé, et sont recouvertes, comme l'ensemble du hall, d'une pierre issue des carrières de la ville d'Hydrequent. Toutes sont constituées de 16 éléments cannelés recouverts de pierre, et portent à leur base une plinthe en pierre noire. Elles mesurent 50cm de rayon.

La coupole

A sa construction en 1937, le hall d'honneur de l'aérogare est éclairé par une coupole faite de pavés de verres ronds : ce type d'architecture, très répandu dans les années 1910-1930, est l'un des éléments constitutifs de l'architecture Art déco. A sa reconstruction après la Seconde Guerre mondiale, la coupole centrale se voit affublée de pavés de verre carrés, encore visibles aujourd'hui.

L'escalier central

Au fond du hall d'honneur se dresse un double escalier, qui menait à la salle de commandement de l'aérogare. Les balustrades en fer forgé ont été réalisées par Raymond Tubes, l'un des plus grands ferronniers d'art de son époque : son barreaudage présente l'aspect d'un cordage qui rappelle la façade en paquebot de l'aérogare « coté pistes ». Les médaillons accrochés à la balustrade en fer forgé présentent des motifs dans le plus pur style Art déco.

L'horloge

L'horloge de 1937 de la Salle des Huit Colonnes est un élément de style propre à l'aérogare du Bourget : son cadran est composé de douze petites horloges affichant les fuseaux horaires de villes du monde entier. Après les destructions de la Seconde Guerre mondiale, une nouvelle horloge vient remplacer ce premier cadran : c'est lors de la récente restauration du bâtiment qu'il est refait à l'identique pour être remis en place en 2013.



Vue sur le bureau de poste, 1957

© Photo de J.-J. Moreau - Groupe ADP / Photothèque



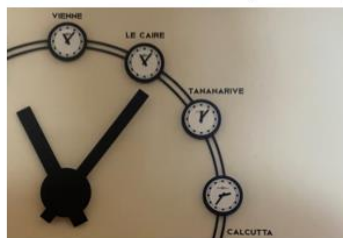
Voûte de la Salle des Huit Colonnes pendant la fin de ses travaux de rénovation, 2013

© Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Alexandre Fernandes / Architecte: Georges Labro



Rampe d'escalier du ferronnier Raymond Subes dans le hall d'honneur de l'aéroport du Bourget, 1937

© H. Baranger / Architectes: Raymond Subes - Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Détail de l'horloge Bell & Ross de la Salle des Huit Colonnes pendant la fin de ses travaux de rénovation, 2013

© Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Alexandre Fernandes / Architecte: Georges Labro



L'EXTÉRIEUR DE L'AÉROGARE ARCHITECTURE ET ORNEMENT

Les blasons

Lors de son inauguration, le centre de la façade « coté ville » de l'aérogare est décoré de blasons, qui évoquent l'ensemble des villes desservies par l'aéroport du Bourget : le médaillon de la ville de Paris au centre est ainsi entouré des blasons des grades capitales européennes. Après la Seconde Guerre mondiale, il est décidé de remplacer ces médaillons par de grandes statues : les blasons, en effet, rappellent trop les décorations d'une gare ferroviaire.

Les statues

Trois statues de femmes remplacent les blasons lors de la reconstruction d'après-guerre, et prennent place sur la devanture de l'aéroport. Elles sont l'œuvre du sculpteur Armand Martial : commandées avant la Seconde Guerre mondiale, elles sont posées à la fin de l'année 1946. Ces trois femmes font office d'invitation au voyage et représentent trois grandes aires civilisationnelles : l'Occident, l'Afrique et l'Extrême-Orient. Autour d'elles apparaissent les noms de grandes villes desservies par l'aéroport.

La tour de contrôle

La tour de contrôle est placée au milieu du bâtiment, coté pistes : elle évoque une figure de proue, au centre de la façade de style paquebot. Elle est agrandie en 1953, mais son absence de visibilité à 360° entraîne l'arrêt de son exploitation en 1993, au profit d'une nouvelle tour, située au nord de l'aéroport. L'aérogare, affectée au musée en 1981, a donc conservé une tour de contrôle en activité jusqu'en 1993.



Façade de l'aérogare du Bourget provisoirement ornée de blasons, 1937

© Photo Schall Paris / Architecte: Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Trois statues féminines au centre de la façade de l'aérogare réalisées par le sculpteur Armand Martial, 2016

© Musée de l'Air et de l'Espace / Vincent Pandellé / Sculpteur: Armand Martial



Bloch 220 d'Air France de la ligne Paris-Londres sur le tarmac, devant la tour de contrôle originelle, 1938

© Gilbert Boisgontier / Architecte: Georges Labro / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Tour de contrôle agrandie, 1953

© Groupe ADP / Photothèque

- *Autres éléments de l'exposition (photographies et maquettes)*



Passagers à l'arrivée au Bourget, 1977

© Photos de J.-J. Moreau - Groupe ADP / Photothèque



Façade du musée de l'Air et de l'Espace avec ses éclairages de nuit, 2015

© Musée de l'Air et de l'Espace / Frédéric Cabeza



Mur de photographies clôturant l'exposition

© Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget



Diorama au 1/250e de l'Aérogare du Bourget en 1937

Réalisé par l'atelier Pacé

France, 2005

Matériaux plastiques

Inv. 2005.129.1



Diorama au 1/250e de l'aérogare du Bourget en 1998

Réalisé par l'atelier Verollv

France, 1997

(Diorama modifié par l'atelier Pacé en 2005)

Bois, matériaux plastiques

Inv. 997.74.1