

---

## Le Hall d'exposition de l'aéroport du Bourget

*The Exhibition Hall at Le Bourget Airport*

**Hélène Caroux**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16325>

DOI : [10.4000/insitu.16325](https://doi.org/10.4000/insitu.16325)

ISSN : 1630-7305

### Éditeur

Ministère de la Culture

### Référence électronique

Hélène Caroux, « Le Hall d'exposition de l'aéroport du Bourget », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 14 septembre 2018, consulté le 15 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16325> ; DOI : [10.4000/insitu.16325](https://doi.org/10.4000/insitu.16325)

---

Ce document a été généré automatiquement le 15 novembre 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# Le Hall d'exposition de l'aéroport du Bourget

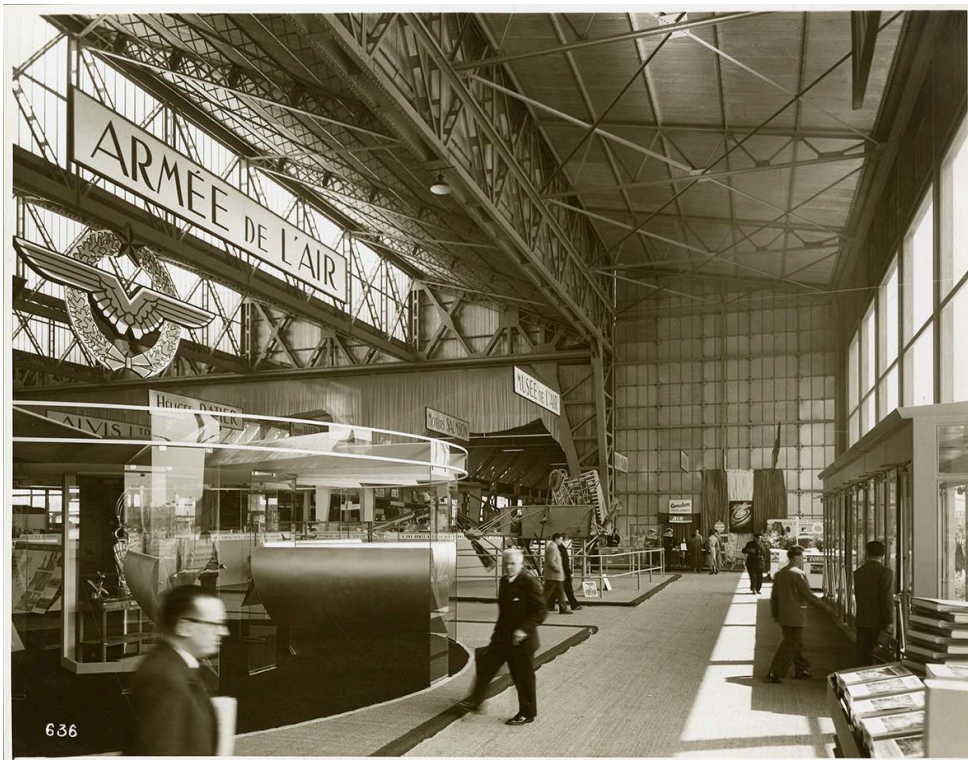
*The Exhibition Hall at Le Bourget Airport*

Hélène Caroux

---

- 1 Le 20 juin 1953 s'ouvrait à l'aéroport du Bourget, à une dizaine de kilomètres de Paris, le XX<sup>e</sup> Salon international de l'aéronautique<sup>1</sup>. Pour la première fois depuis sa création en 1909, il se tenait dans un bâtiment moderne, construit à cet usage, et implanté dans un environnement aéroportuaire après un demi-siècle passé entre les murs du Grand Palais. Qui mieux qu'André Granet pouvait en être le maître d'œuvre ? Cet architecte passionné d'aéronautique a consacré une grande partie de sa vie à mettre en valeur les avions, les constructeurs, et les ambitions des industriels à travers chacun des salons. Le bâtiment qu'il conçoit rend à la fois compte de l'évolution des salons après la Seconde Guerre mondiale, des liens anciens qui unissent cet architecte aux établissements Eiffel et des difficultés rencontrées dans la réalisation d'un bâtiment d'exposition « définitif ». Intégré au parc des expositions, dont il constitue l'un des halls, il reste aujourd'hui le seul témoignage durable d'un salon plus que centenaire, mais aussi celui du rôle essentiel et exceptionnel joué par André Granet dans la valorisation de l'aviation (**fig. 1**).

Figure 1



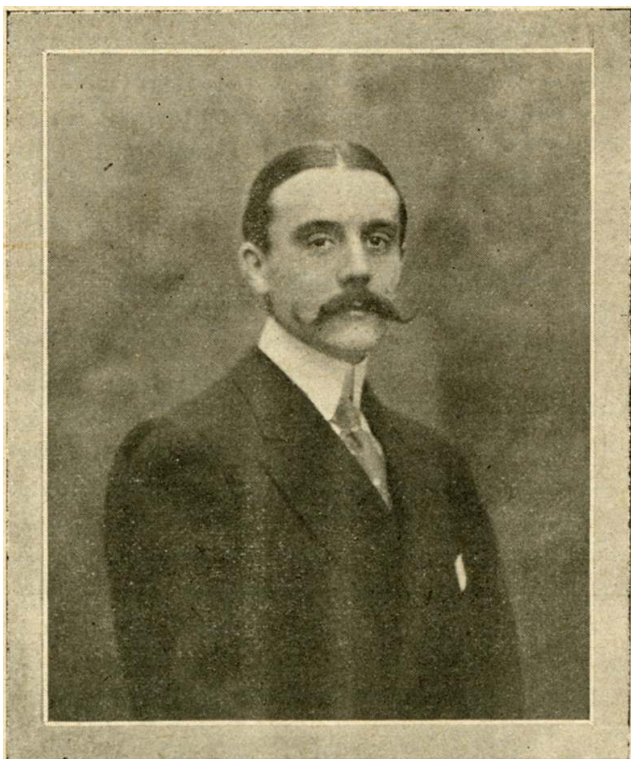
Hall d'exposition, aéroport du Bourget. Vue intérieure du hall d'exposition à l'occasion d'un Salon de l'aéronautique entre 1961 et 1968.

Phot. Chevojon. © « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

## André Granet et l'aéronautique

- 2 Fils de l'architecte Antoine-Louis Granet, André Granet (1881-1974) épouse à son tour la carrière d'architecte<sup>2</sup> et intègre l'École des beaux-arts en 1901 dans l'atelier de Gaston Redon. De par son père, qui compte parmi ses clients la famille Esnault-Pelterie pour laquelle il construira un immeuble à Paris (1902) et une usine à Boulogne-Billancourt (1903), il se lie d'amitié avec le jeune Robert Esnault-Pelterie<sup>3</sup>. Figure marquante des débuts de l'aviation, cet ingénieur conçoit en 1907 un avion monoplan à structure métallique (REP1), l'année où André Granet sort diplômé de l'École des beaux-arts. Un an après, le 11 janvier 1908, tous deux se réunissent à l'Automobile Club de France avec un groupe de pionniers de l'aviation afin de donner « une direction d'un caractère industriel et commercial à ce qui n'avait été jusque-là qu'un sport »<sup>4</sup>. La Chambre syndicale des industries aéronautiques est créée<sup>5</sup>, ainsi que l'Association des industriels de la locomotion aérienne, organisatrice des expositions aéronautiques, affirmant par là-même la volonté de se dégager de la tutelle de l'industrie automobile (**fig. 2**).

Figure 2



Portrait d'André Granet, commissaire général du Salon de la locomotion aérienne (extrait de *La Revue Sportive de l'aviation et de l'automobile*, 25 sept. 1909, n° 6, p. 1).

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 3 Du 25 octobre au 17 octobre 1909 se tient au Grand Palais, vaste monument d'acier, de verre et de pierre construit pour l'Exposition universelle de 1900, la première Exposition interne de locomotion aérienne, connue aujourd'hui sous le nom de Salon international de l'aéronautique et de l'espace<sup>6</sup>. André Granet en est le commissaire mais aussi l'architecte. La qualité de la mise en scène et de la mise en espace séduit et il se voit ainsi confier l'aménagement du Salon de l'automobile l'année suivante<sup>7</sup>. Pour l'un comme pour l'autre, il réussit le tour de force de mettre en valeur, dans un espace clos, l'énergie et la dynamique de ces nouveaux moyens de locomotion sur terre comme sur l'air. Sa capacité à traduire les modes et les techniques de son temps fera le succès et la longévité exceptionnelle de cet architecte des décors éphémères renouvelant, salon après salon, leur mise en scène<sup>8</sup> (**fig. 3**).

Figure 3

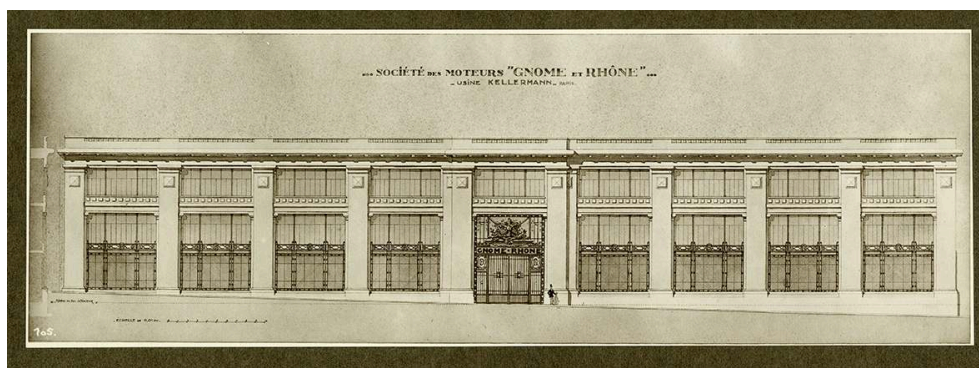


Affiche du premier Salon de la locomotion aérienne (1909).

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 4 Également auteur d'une production variée d'immeubles de rapport à Paris, de villas, d'hôtels, de cités ouvrières ou encore d'usines, cet architecte préférait le « classicisme rigoureux » sans s'attacher pour autant à un matériau de prédilection<sup>9</sup>. On lui doit aussi quelques rares collaborations, notamment avec Marcel Auburtin et Jean-Baptiste Mathon pour l'immeuble Pleyel à Paris (1924-1927) ou encore avec Roger-Henri Expert (*Splendid Hôtel* à Dax (1929) ; éclairages et fontaines de l'Exposition coloniale de 1931). Il compte aussi de nombreux clients de l'industrie aéronautique<sup>10</sup>, et c'est au sein de ce milieu qu'il fait la connaissance de Gustave Eiffel, avec lequel il partage la passion de l'aéronautique et de la technique. Gustave Eiffel avait en effet réalisé, dans son atelier du Champ de Mars puis dans son laboratoire d'Auteuil<sup>11</sup>, de nombreux essais sur des modèles complets d'avion afin notamment d'en prévoir les conditions de vol<sup>12</sup>. En 1922, soit un an avant la mort du constructeur de la tour qui porte son nom, André Granet épousait une de ses petites-filles, Geneviève Salles, avec laquelle il eut deux enfants, dont Bernard (1925-1981) qui lui succédera à l'agence (**fig. 4**).

Figure 4



Au début des années 1920, A. Granet se voit confier la construction de l'ensemble de bâtiments des usines de la Société de moteurs Gnome et Rhône à Gennevilliers, puis celle de bureaux et d'ateliers de petite mécanique ici, à Paris (boulevard Kellerman, Paris XIII<sup>e</sup>).

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 5 André Granet se considérait comme l'héritier du célèbre ingénieur<sup>13</sup> et toute sa vie durant, il ne cessa de suivre les transformations de la tour Eiffel et de conserver des liens étroits avec la société Eiffel. L'aéronautique et l'automobile restèrent ses autres passions. Il fut ainsi chargé des éclairages de la rive gauche de la Seine et de la tour Eiffel lors de l'Exposition de 1937, quelques semaines avant que ne soit inaugurée la nouvelle aérogare du Bourget, pour laquelle André Granet avait concouru en 1935. Reçu architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux en 1938 et la même année architecte en chef du Conservatoire national des arts et métiers, il obtient après la Seconde Guerre mondiale plusieurs commandes (centre de sécurité automobile à Paris, boulevard de l'Amiral-Bruix (16<sup>e</sup> arrt.), salles pour essais des moteurs d'avions Potez à Suresnes, aménagement de la tour Eiffel) et plus particulièrement celle d'un hall d'exposition à l'aéroport du Bourget pour accueillir le XX<sup>e</sup> Salon de l'aéronautique (fig. 5).

Figure 5



Projet d'André Granet pour le concours de l'aérogare de l'aéroport du Bourget organisé par le ministère de l'Air en 1935.

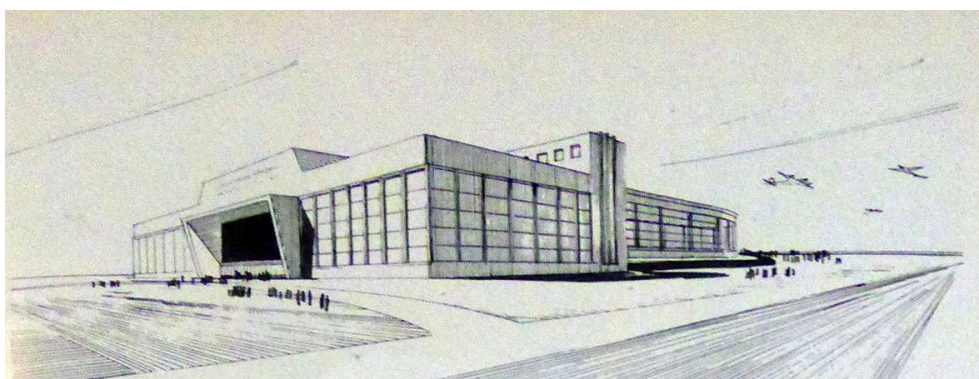
© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

## Le hall d'exposition du Bourget, un bâtiment de verre et de métal

- 6 Après huit ans d'interruption, le Salon de l'aéronautique rouvre ses portes en novembre 1946 avec près de 250 exposants présents et huit nations représentées. Force est de constater que le Grand Palais ne convient plus, ni au public de plus en plus nombreux, ni au matériel aéronautique, et plus particulièrement aux avions de plus

gros tonnage. Ce XVI<sup>e</sup> Salon est donc le dernier salon statique de son histoire, car trois ans plus tard, des changements apparaissent. Pour la première fois, le Salon s'achève à l'aéroport d'Orly par une présentation internationale de tous les appareils les plus récents en vol. Devant le succès rencontré par cette formule, celle-ci est réitérée pour le Salon de 1951, mais aussi enrichie par l'exposition en plein air des avions de gros tonnage sur l'aéroport du Bourget. Le départ d'Air France de l'aéroport du Bourget pour celui d'Orly, décidé le 28 novembre 1952<sup>14</sup>, renforce la possibilité d'une installation définitive du Salon sur ce site. Le projet de construction d'un bâtiment pérenne, souhaitée par l'Union syndicale des industries aéronautiques (USIA et anciennement Chambre syndicale des industries aéronautiques) pour accueillir le Salon, reçoit également le soutien du président de l'association des Amis du musée de l'Air, qui y voit l'opportunité de l'utiliser de façon permanente, en dehors du temps du Salon, pour y exposer les collections – le projet au rond-point de la Défense venant d'être abandonné (fig. 6).

Figure 6



Vue perspective du hall, publiée dans la revue *La Construction moderne* en 1954. Le projet prévoyait un bâtiment composé de deux parties bien différenciées : l'une semi-circulaire et l'autre rectangulaire, réunies par un « corps » surplombant l'ensemble. Seule la première partie fut réalisée.

© *La Construction moderne*, suppl., au numéro de décembre 1954, p. 15.

- 7 Un terrain est concédé par l'Aéroport de Paris à l'USIA, terrain situé à la pointe sud de l'aéroport, sur la commune du Bourget et en bordure de la future autoroute du Nord dont l'avant-projet d'Henri Prost avait été approuvé dès 1934. Une série de « plans provisoires » est remise par André Granet à l'USIA en mai 1952, les travaux de terrassement démarrent en janvier 1953, la structure métallique est montée entre février et avril et enfin, les façades et portes en état de fonctionner à la mi-mai. Le 26 juin 1953, le XX<sup>e</sup> Salon aéronautique ouvrait ses portes et, pour la seconde fois de son histoire – la première remontant à 1912 –, figurait sur l'affiche le bâtiment qui l'accueillait. Mais, à y regarder de plus près, les visiteurs purent se rendre compte qu'il ne s'agissait pas là du bâtiment définitif et que seule la partie semi-circulaire était conforme au hall d'exposition projeté. Se dressait en effet sur la ville, une façade provisoire habillée de tôles d'acier pliées de part et d'autre de laquelle se répartissent deux ailes, elles aussi provisoires (fig. 7).

Figure 7



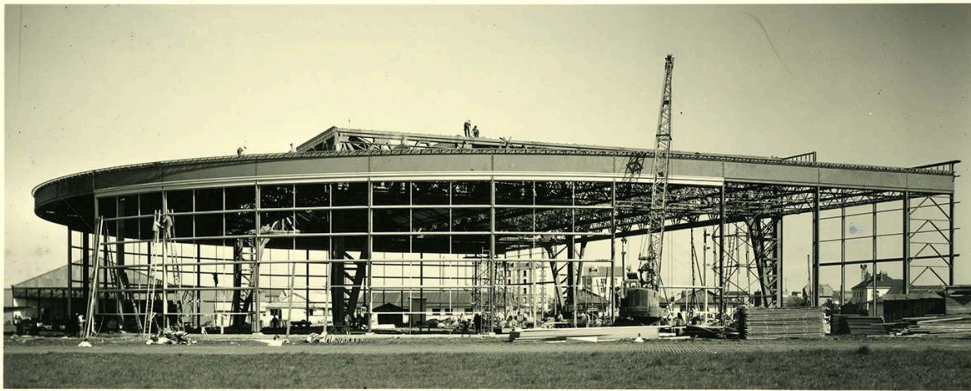
Le XX<sup>e</sup> Salon de l'aéronautique se tient pour la première fois au Bourget dans le nouveau bâtiment conçu par A. Granet. La façade sud et les deux ailes sont cependant provisoires.

© COLLECTION MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE - LE BOURGET / © CAF.

- 8 Le bâtiment central reste cependant la clé de voûte du projet et les modifications apportées aux « parties » provisoires viseront à donner unité et cohérence à l'ensemble. Il comporte un carré central de 40 x 40 m, complété au nord par un demi-cercle de 40 m de rayon centré sur ce carré, et à l'est et à l'ouest par deux galeries latérales de 20 m de largeur qui rejoignent la façade provisoire sud<sup>15</sup>. Il est édifié entièrement avec une ossature métallique et ses portiques ancrés dans d'importants massifs de béton armé afin d'assurer la stabilité de l'ouvrage et supporter la majeure partie des charges<sup>2</sup>. André Granet fait appel à la Société des Anciens établissements Eiffel<sup>16</sup> qui, outre les liens anciens qui les unissent, est installée depuis la fin des années 1940 à quelques centaines de mètres du chantier. Celle-ci a en effet déménagé ses usines au Blanc-Mesnil, dans l'enceinte de la Société de construction Paris-Argenteuil. Jusqu'alors spécialisée dans la construction de pylônes, de hangars, d'ateliers et de ponts roulants, mais concurrencée par le béton, elle cherche à cette époque à élargir son activité à la construction de bâtiments publics et à usage industriel (fig. 8).



Figure 8



La partie centrale est composée de deux portiques latéraux et de deux portiques transversaux en forme de L de 40 m de portée et de 9,70 m de hauteur.

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 9 Espace d'exposition avant tout, ce hall d'exposition ne possède donc que peu de points d'appui et l'éclairage est assuré par une toiture en sheds exposée au nord. Les éléments porteurs de la toiture ont de plus été calculés pour permettre l'installation ultérieure de quelques faux-plafonds, l'affichage de panneaux publicitaires, l'accrochage d'appareils d'éclairage et éventuellement de petits avions. Ce bâtiment doit également être en lien avec l'environnement aéroportuaire qui l'entoure, tant visuel que fonctionnel. Côté piste, la façade semi-circulaire est donc entièrement vitrée et est composée d'une porte axiale permettant aux avions de taille moyenne d'entrer. Une série de portes latérales pour le public complète le dispositif, facilitant ainsi l'accès à l'exposition en plein air et aux démonstrations en vol (**fig. 9**).

Figure 9



En haut, les sheds assurant l'éclairage naturel et dont les trois poutres de 40 mètres de portée chacune sont supportées par les deux portiques latéraux. En bas, la façade côté piste avec ses imposantes portes coulissantes permettant une ouverture totale de 35 m.

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

## Du hall d'exposition au parc des expositions<sup>17</sup>

- 10 À partir de 1953 et jusqu'en 1967, sous la conduite d'André Granet, puis de son fils Bernard, le hall d'exposition (dénommé Hall A dans les archives) va connaître plusieurs modifications et extensions. Celles-ci s'effectuent au rythme des Salons, qui nécessitent toujours plus d'espace, eu égard au nombre croissant de nations représentées et du matériel exposé. Entre 1953 et 1959, cependant, il n'est pas encore question d'extension mais de modifications des enveloppes et toitures du bâti existant. Les travaux effectués visent à donner un caractère définitif à un bâtiment que ne l'avait été que partiellement pour l'ouverture du XX<sup>e</sup> Salon. Alors que la partie circulaire (nord) reste inchangée, la partie sud est entièrement remaniée : les toitures à deux pentes sont remplacées par des sheds, le bardage de l'aile droite refait et la façade provisoire remplacée par une façade définitive largement vitrée. Puis, il semble qu'il faille attendre la fin du Salon de 1959 pour que l'autre aile soit à son tour démolie et remplacée par une aile identique à celle de 1955. C'est donc à l'occasion du XXIV<sup>e</sup> Salon de l'aéronautique (1961) que les visiteurs peuvent enfin découvrir le hall d'exposition terminé, bâtiment homogène et harmonieux largement éclairé par la haute et élégante façade vitrée (**fig. 10**).

Figure 10



La façade définitive en panneaux d'aluminium et menuiseries en bois. Largement vitrée, on y distingue les sheds.

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 11 C'est également à cette occasion qu'ils peuvent constater la présence d'un nouveau hall d'exposition, le hall B1, à l'ouest du pavillon central. Puis, entre 1963 et 1965, ce sera au tour du hall B2, placé cette fois à l'est et composé de deux parties. D'une part, le hall proprement dit<sup>18</sup>, situé dans l'alignement du hall B1 et qui se termine par une façade circulaire. D'autre part, un bâtiment en béton regroupant les réserves des wagons-lits (sous-sol et RDC), les locaux d'administration (1<sup>er</sup> étage), la cuisine et le restaurant (2<sup>e</sup> étage). Construit avec une ossature en béton armé et remplissage en parpaings, les planchers sont constitués de poutrelles préfabriquées en béton pré-contraint et hourdis béton. Les anciens établissements Eiffel suivront l'ensemble des travaux, ayant depuis 1958 créés une filiale, « la Société Eiffel d'entreprise générale ». En 1966-1967, ces différents halls font l'objet de menus travaux (peinture, installations électriques, aménagements), mais cette fois sous la seule conduite de Bernard Granet. André Granet décède le 27 octobre 1974 à l'âge de 93 ans (**fig. 11**).

Figure 11

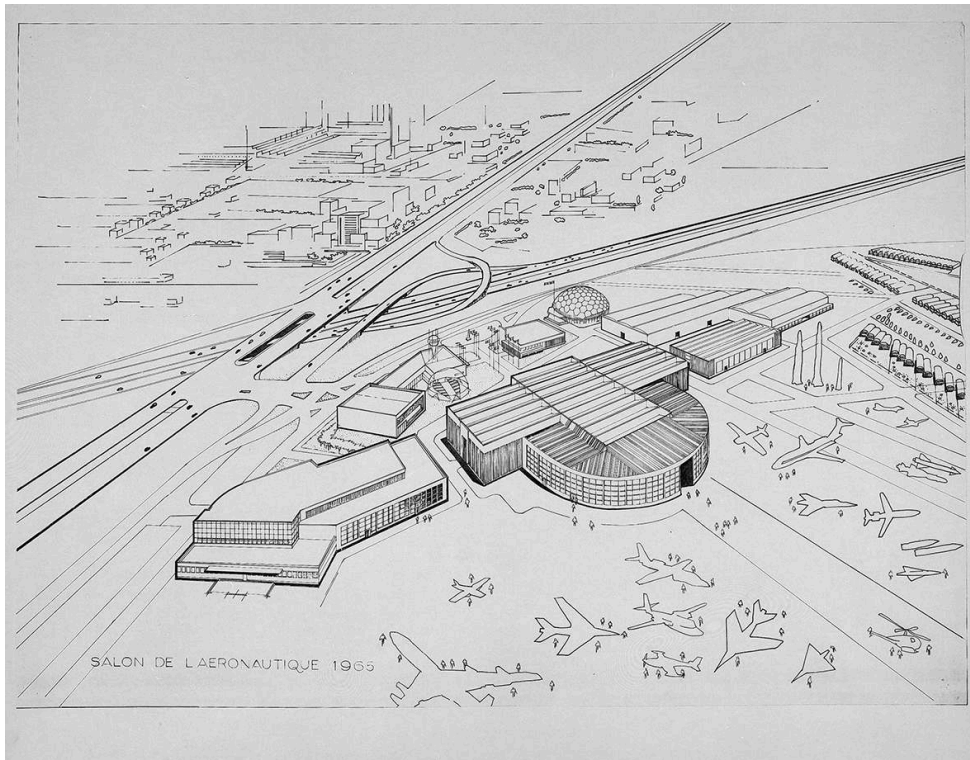


À gauche, le hall B1 (vers 1961), au centre, le hall A (1953-1961) et à droite, le hall B2 en cours de construction (vers 1963-1964).

© COLLECTION MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE – LE BOURGET / © CAF.

- 12 Des années 1960 jusqu'aux années 2015, la partie sud de l'aéroport, correspondant aux alentours immédiats du hall d'André Granet, est fortement investie : constructions nouvelles de qualité très variable, démolitions, reconstructions, extensions... L'augmentation du nombre de visiteurs comme celui des nations représentées (8 en 1946, 14 en 1969, 17 en 1971), les enjeux politiques, militaires, économiques que représente la conquête spatiale nécessitent toujours plus de place. À cela s'ajoutent l'accessibilité au site, facilitée depuis la mise en service en 1964 de l'autoroute du Nord, et la diversité des salons organisés, comme le Salon international du matériel de Travaux publics et du Bâtiment depuis 1958, ou encore celui de la caravane et de la résidence mobile depuis 1966. Le projet de fermeture définitive au trafic aérien en 1975 laisse un temps envisager l'implantation du parc des expositions, cette fois au nord du bâtiment Granet, sur l'ensemble des pistes situées dans le département de la Seine-Saint-Denis (**fig. 12**).

Figure 12



Projet pour le Salon de l'aéronautique de 1965 avec, au premier plan, le hall Granet, au deuxième plan à droite, la structure géodésique à l'emplacement de la tour américaine, puis l'autoroute du Nord et enfin la ville du Bourget, en arrière-plan.

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ».

- 13 De cette vaste période qui s'étend sur plus de soixante ans, deux édifices – construits semble-t-il entre 1965 et 1972 – se distinguent par l'originalité de leur forme et leur matériau. D'une part, la tour américaine, bâtiment rond et peu élevé situé à proximité de l'autoroute A1 (démolie entre 1993 et 1999) ; et d'autre part, le pavillon israélien, toujours en place (fig. 13).

Figure 13



Seul bâtiment installé de façon permanente au niveau des pistes, au nord du hall Granet, le pavillon israélien fut édifié dans les années 1970, la société Israel Aerospace Industries étant présente au salon du Bourget depuis 1971.

**PHOT. HÉLÈNE CAROUX/ CD93, 2016. © CD93.**

- 14 En 2003, le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (anciennement USIAS), gestionnaire du site, transfère la gestion à *Viparis*, société également chargée de celle de neuf autres lieux à Paris et en Île-de-France, comme le CNIT Paris-La Défense ou le parc des expositions de Villepinte<sup>19</sup>. Au Bourget, l'ensemble des halls reçoit le même bardage métallique noir, uniformisant ainsi le parc, mais faisant perdre la singularité du hall « Granet » et à l'intérieur, l'ensemble des vitrages (portes coulissantes, sheds) est occulté. Tout porte à croire que de nombreux éléments et dispositions d'origine sont toujours en place, partiellement (façade principale) ou intégralement (portiques, sheds, façade semi-circulaire)<sup>20</sup>. À l'heure où le patrimoine constitue une valeur ajoutée pour le tourisme et les professionnels étrangers qui viennent aux différents salons, ce hall en est une vitrine incontestable. Vitrine sur la ville mais aussi vitrine d'un Salon plus que centenaire, ce bâtiment fait partie intégrante de l'histoire de l'aéroport du Bourget, et constitue un jalon important de ses architectures, comme le sont l'aérogare de l'architecte Georges Labro ou les hangars « Lossier » (**fig. 14, fig. 15**).

Figure 14



Façade nord du hall d'exposition avec au premier plan le hall B1 et au fond la façade circulaire du hall A en 1961.

© « Fonds Granet. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle ». Phot. Hélène Caroux/ CD93, 2016. © CD93.

Figure 15



Façade nord du hall d'exposition avec au premier plan le hall B1 et au fond la façade circulaire du hall A en 2016.

**PHOT. HÉLÈNE CAROUX/ CD93, 2016. © CD93.**

---

## NOTES

1. - Cette recherche a été menée dans le cadre d'un travail plus large réalisé en 2014-2015 sur l'histoire de l'aéroport du Bourget et celle de son impact sur les territoires environnants. Voir, pour cette étude, dans ce numéro : FURIO Antoine, « L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité », In Situ [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 27 août 2018, consulté le 14 septembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16231> ; DOI : 10.4000/insitu.16231.
2. - André Granet, « André Granet, Architecte du xx<sup>e</sup> siècle », épreuve du 24 avril 1968, manuscrit de Jean Ache, professeur au Conservatoire national des arts et métiers.
3. - Issu d'une famille d'industriels du textile, Robert Esnault-Pelterie (1881-1957) est un ingénieur aéronautique, aviateur, et il multipliera les innovations et les brevets pour améliorer les techniques de vol, accroître la sécurité des pilotes. On lui doit notamment l'invention du manche à balai (1909), dispositif servant à actionner les ailerons et la gouverne.
4. - Précisions tirées de 1908-1958. *Cinquantenaire de l'Union syndicale des industries aéronautiques*, ouvrage édité par l'USIA, s. d. Parmi ces pionniers figuraient Louis Blériot, Louis Bréguet et Gabriel Voisin. Depuis 1931, le siège de la Chambre syndicale, actuel Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales des industriels, est situé rue Galilée à Paris.
5. - Elle devient Union syndicale des industries aéronautiques (USIA en 1936), puis Union syndicale des industries aéronautiques et spatiale (USIAS en 1961) et enfin Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales en 1975.
6. - En 1919, il prend le nom de Salon de l'aéronautique et en 1923, il est organisé tous les deux ans. En 1951, il devient le Salon international de l'aéronautique auquel est adjointe à partir de 1963 la dénomination qu'on lui connaît aujourd'hui de « Salon international de l'aéronautique et de l'espace ».
7. - Commissaire des Salons de l'aéronautique de 1909 à 1959, architecte des Salons de l'aéronautique de 1909 à 1965 et des Salons de l'automobile de 1910 à 1958, architecte des Salons de l'enfance, au Grand Palais puis à la porte de Versailles de 1949 à 1968.
8. - Pour plus de détails sur ces salons, la carrière et les différentes réalisations d'André Granet, voir : BRUNHAMMER, Yvonne, GRANET, Amélie. *Les Salons de l'Automobile et de l'Aviation. Décors éphémères d'André Granet*. Paris : Institut français d'architecture/Norma, 1993, ainsi que les ouvrages largement illustrés d'André GRANET : *Murs et Décors*. Paris : Albert Lévy, 1929-1931 ; *Décors éphémères : les expositions jeux d'eau et de lumière*. Paris : impr. E. Desfossés, 1948.
9. - Pour les éléments biographiques, voir DION, Mathilde. *Notices biographiques d'architectes français*. Paris : Ifa/Archives d'architecture du xx<sup>e</sup> siècle, 1991, 2 vol., rapport dactyl. pour la direction du Patrimoine. Voir sur le site : [https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/pdf/asso/FRAPN02\\_GRAAN\\_BIO.pdf](https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/pdf/asso/FRAPN02_GRAAN_BIO.pdf) [consulté le 28/06/2018].
10. - Parmi eux figurent notamment Henry Potez, Jacques Kellner, Louis Bréguet, Raymond Saulnier...
11. - Dès 1920, une convention de cession de l'usage du laboratoire d'Auteuil au Service technique de l'aéronautique fut décidée, puis en 1929, le ministère de l'Air mit ce laboratoire à la disposition de la Chambre syndicale des industries de l'aéronautique ; il fut repris en 1945 par l'USIA (voir SEITZ, Frédéric. *Gustave Eiffel : le triomphe de l'ingénieur*. Paris : Armand Colin, 2014).
12. - Pour ses travaux, G. Eiffel reçut le prix Fourneryon, décerné par l'Académie des sciences, en 1912 et la médaille d'or Langley, remise par la Smithsonian Institution en 1913. Il mourut en 1923.
13. - Merci à Amélie Granet-Garoscio.
14. - DELARUE, J., IBERGAY, G, POUPON, C., et al. *Histoire de la ville d'Orly*. Paris/Orly : Agence régionale d'édition pour les municipalités, 1980, p. 221.



15. - Cette description s'appuie sur deux articles parus en 1954 dans *La Construction moderne*, p. 9-15 et *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°52, fév. 1954, p. XIX.

16. - Entreprises ayant participé à la construction du hall : Ateliers de construction Schwartz-Haumont (menuiseries métalliques), Moisant-Laurent-Savey (terrassement, fondation en béton), Société C.A.M.O.M. (montage des charpentes), Anciens établissements Eiffel (structure métallique).

17. - L'étude des différentes phases d'extension et de modification du hall d'exposition ainsi que celles de l'ensemble des bâtiments construits au sein du parc a été réalisée à partir de photographies aériennes et des documents d'archives.

18. - Ce hall est envisagé selon le même principe que les ailes existantes, c'est-à-dire des fondations isolées pour les poteaux de charpente, des longrines périphériques saillant légèrement du sol pour venir recevoir les différents bardages, des allèges en béton banché de 1,30 m de haut sur la façade côté piste et sur la façade circulaire.

19. - Merci à Vincent Suty et à Anne-Laure Gorge.

20. - Cet état des lieux relève d'une visite menée au début de l'année 2016.

---

## RÉSUMÉS

Si le Salon international de l'aéronautique et de l'espace est bien connu du public, en revanche on connaît moins l'histoire et l'architecture du premier hall qui fut construit en 1953 lors de son installation à la pointe sud de l'aéroport du Bourget. Mis en service pour le XX<sup>e</sup> salon, il est un témoin précieux de l'histoire de ce dernier créé une cinquantaine d'années plus tôt et une œuvre emblématique dans la carrière de l'architecte André Granet. Fervent défenseur de ce qui était au début du xx<sup>e</sup> siècle un nouveau moyen de locomotion, il fut le fondateur du GIFAS et du SIAE et en assuma la direction pendant près de cinquante ans. André Granet fut en outre le commissaire des salons qui se tenaient depuis 1909 au Grand Palais. Après la Seconde Guerre mondiale, le développement de l'aviation et la modernisation des avions rendent ce bâtiment trop étroit et inadapté. Le choix est donc fait de déménager ce salon, qui rencontre de plus en plus de succès, dans un cadre aéroportuaire et dans un bâtiment moderne, fonctionnel et pérenne. Avec son corps central semi-circulaire complété de deux ailes évoquant la silhouette d'un avion, ce hall ne prit cependant sa forme définitive que quelques années plus tard. Complété au fil du temps par de nouveaux pavillons d'exposition et rendu invisible par un bardage uniformisant l'ensemble du parc, ce hall qui accueillit la Conférence de Paris sur les changements climatiques en 2015 et côtoiera le centre des médias pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, est un bâtiment majeur pour l'histoire de l'aéronautique.

If the international airshow held at Le Bourget every two years is relatively familiar, the architectural history of the 1953 exhibition hall specially built at the southernmost tip of the airfield site is less well known. Opened for the twentieth international airshow, on the first occasion it was held at Le Bourget, it bears witness to the whole history of these airshows, first organised in Paris fifty years earlier. It is also an emblematic creation in the career of the architect André Granet, a fervent defender of all things aeronautical. He was one of the founders of the GIFAS, the French association of air and space industries, and also one of the founders of the airshow itself, which he ran for almost fifty years. He was first appointed organiser of the 'salon' in 1909 when the event was held in the Paris Grand Palais. After the Second World War,

the development of aviation and the progress in aircraft design rendered this venue (built for the 1900 exhibition) too small and inappropriate. The airshow was also meeting with ever greater public enthusiasm. It was decided then to move the airshow to the site of the Bourget airport in a permanent, modern and functional building. The building's design comprised a semi-circular main hall with two wings, evoking those of an aeroplane. It was only a few years later, however, that the new exhibition hall achieved its final form. It has since been completed by other exhibition pavilions, and the structure itself is now invisible beneath a uniform metallic cladding. The hall was the venue for the 2015 Paris conference on climate change and will be used as a media centre for the Olympic and paralympique games planned for 2024.

## INDEX

**Keywords** : international airshow, exhibition hall, André Granet, architecture, Gustave Eiffel, Le Bourget

**Mots-clés** : salon international de l'aéronautique et de l'espace, hall d'exposition, André Granet, architecture, Eiffel, Le Bourget

## AUTEUR

### HÉLÈNE CAROUX

Docteure en histoire de l'architecture, chercheure au service du Patrimoine culturel du département de la Seine-Saint-Denis [hcaroux@seinesaintdenis.fr](mailto:hcaroux@seinesaintdenis.fr)