



Marie-Catherine Dubreil-Villatoux

LES AVIATEURS DANS LA VILLE

Que seraient les bâtiments sans les hommes qui les occupent et les animent ? L'histoire de la cité de l'Air au cours de la seconde moitié du ^{xx} siècle est, à ce titre, inséparable de celle de la jeune armée de l'Air et de son administration centrale qui ne cesse de s'étendre sur un espace bientôt déserté par un ministère de l'Air ravalé au rang de secrétariat d'État puis de simple délégation, avant de disparaître définitivement en avril 1961. De cette conquête territoriale sur une partie de l'ancien champ de manœuvre d'Issy-les-Moulineaux naît bientôt une nouvelle base aérienne, la BA 117, accolée à la cité de l'Air et chargée de soutenir cette dernière. Dépourvue de parc aérien, la base aérienne de Paris-Balard s'avère particulièrement atypique, tant du point de vue de son implantation dans Paris, de son organisation relativement complexe que de l'étendue et de l'importance des services qui lui sont rattachés, jusqu'à sa dissolution le 25 juin 2015. (IMG_0013)

LA RENAISSANCE ÉPHÉMÈRE DU MINISTÈRE DE L'AIR

(IMG_0006) Pendant l'Occupation, les bâtiments de la cité de l'Air sont aux mains de la Luftwaffe, sans que l'on connaisse exactement leur destination, faute d'archives. Il semblerait que l'armée allemande ait utilisé le grand hangar portant la lettre « P », rebaptisé en 1944 « Bâtiment 56 », pour l'entretien du matériel automobile, voire



CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



d'éléments blindés'. Charles Tillon rapporte également que les Allemands, installés dans les bureaux du boulevard Victor, (fig. 1) en « avaient fait un siège des télécommunications nazies² ». À la Libération, les deux stands de tir construits à la fin des années 1930 et servant aux exercices de tir pour les jeunes recrues de la police font par ailleurs l'objet d'une macabre découverte. Les corps de 143 résistants torturés puis fusillés entre le 6 juillet 1942 et le 7 juillet 1944 (fig. 1 bis) par la Geheime Feld Polizei sont ainsi exhumés par le commandant Marete³. Une plaque à la mémoire de ces martyrs est érigée par la suite, le 23 avril 1961, après la destruction du stand de tir devenu le parking de la base aérienne 117.

Le ministère de l'Air proprement dit est réinvesti dès le 25 août 1944 par le général

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
 Me sequis adigni sum fugia quiaest,
 totaquis et repelias sunt desequi optatquis
 eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
 etur? Arum aboribus, tempor sinume
 mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
 quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



LE GÉNÉRAL MARTIAL VALIN

Né le 14 mai 1898 à Limoges, Martial Valin intègre l'école spéciale militaire de Saint-Cyr en février 1918 et sert dans la cavalerie avant d'être breveté observateur en 1927 puis pilote l'année suivante. Commandant du 1^{er} groupe de la 33^e escadre de reconnaissance pendant la « drôle de guerre », il part en congé d'armistice à la mission militaire française du Brésil en mars 1940. L'année suivante, il décide de rejoindre la France libre, à Londres, à bord d'un navire britannique. Le général de Gaulle le nomme, dès son arrivée, chef d'état-major des Forces aériennes françaises libres (FAFL). En septembre 1941, il devient également commissaire de l'Air dans le Comité national français. Promu, quelques semaines plus tôt, général de brigade, Valin est condamné par Vichy à la peine de mort, la dégradation militaire et la confiscation de tous ses biens. Chef d'état-major adjoint de l'armée de l'Air à partir d'août 1943, le général Valin obtient sa troisième étoile en mars 1944, participe à la Libération de Paris et devient, le 31 octobre 1944, chef d'état-major général de l'armée de l'Air reconstituée. Membre du comité d'état-major des Nations unies et inspecteur général de l'armée de l'Air de février 1947 à mai 1955, il est maintenu, en vertu d'un texte de mai 1954, dans la première section du cadre des officiers généraux à vie, bénéficiant ainsi d'une mesure restée jusqu'ici unique au sein de l'armée de l'Air. Privilège rare, il dispose à titre permanent d'un bureau dans les locaux de la cité de l'Air. Il meurt le 19 septembre 1980 à Neuilly-sur-Seine. [MCA_0008](#)

Marie-Catherine Villatoux



Martial Valin, (fig.2) chef d'état-major adjoint de l'armée de l'Air, et son équipe, entrés dans la capitale aux côtés du général Leclerc. Les bâtiments sont hâtivement nettoyés et réhabilités, cette tâche étant confiée prioritairement aux prisonniers allemands qui « ont été priés de remettre le bâtiment dans l'état où ils l'avaient trouvé [...]». L'installation est un peu primitive au début mais qu'importe, c'est le système D⁴ ». L'armée de l'Air renoue aussitôt avec ses traditions en célébrant la mémoire du plus illustre des pilotes de chasse, Georges Guynemer. Le quotidien *Ce soir* relate ainsi dans ses colonnes la cérémonie qui se tient dans la cour de la cité de l'Air le matin du 11 septembre 1944 :

Entre les pelouses, derrière une large grille, les assistants se sont massés [...]. Le général Koenig est là, assisté du général Valin, de M. Grenier, entourés d'uniformes : pompiers casqués qui tiennent les clairons, aviateurs en béret noir sur le costume bleu barré de rouge, FFI des forces françaises aériennes libres, officiers de l'air, immobiles et recueillis. Mme Guynemer, mère du pilote, assiste à la cérémonie qui va commencer. Un commandement bref : « Aux couleurs ! » Une sonnerie déchire l'air, le drapeau français monte lentement le long du mât planté sur la pelouse. Les soldats, les officiers sont au garde-à-vous. Repos ! Un silence plane. Le général Valin va parler. « Pour la première fois depuis quatre ans, dit-il, nous célébrons aujourd'hui une cérémonie que nous devons au courage, à la foi de tous ceux qui n'ont pas désespéré de la France. » Après avoir évoqué, en quelques mots, le souvenir de la grande ombre qui plane sur l'assemblée, il termine en citant une phrase du héros qui contient, sous

90

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
 Me sequis adigni sum fugia quiaest,
 totaquis et repelias sunt desequi optatquis
 eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
 etur? Arum aboribus, tempor sinume
 mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
 quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



la grandeur des termes, toute la vie de celui qui l'émit un jour : « On n'a jamais rien donné pour son pays tant qu'on n'a pas tout donné⁵. » (iMG_0012)

Deux jours plus tôt, le 9 septembre 1944, Charles Tillon, créateur des Francs-tireurs partisans (FTP) et responsable éminent du parti communiste français, avait été nommé par le général de Gaulle ministre de l'Air, succédant ainsi au commissaire à l'Air d'Alger Fernand Grenier, en poste depuis le 4 avril. Lorsque l'ancien mutin de la mer Noire s'installe dans les bureaux du boulevard Victor, il lui faut avant tout redonner vie au ministère de l'Air en métropole. Emporté par la tourmente de la défaite, transformé par Vichy en secrétariat d'État, ce dernier est ensuite devenu, en 1943, le Secrétariat général à la Défense aérienne⁶. « Novice en aviation », Tillon a pour ambition de répondre à l'objectif que lui a fixé le général de Gaulle, chef du Gouvernement provisoire de la République française : « Sortir l'aviation de ses ruines⁷. » Dans cette période de remise en état des services du ministère de l'Air ainsi que des infrastruc-

tures, l'alphabet en vigueur avant-guerre pour désigner les bâtiments ne suffit plus. Le numérotage devient alors la règle, le bâtiment ministériel recevant le numéro 26. Loin d'être une simple construction fonctionnelle, cet édifice revêt alors une symbolique particulière pour les forces aériennes françaises qui y voient un élément identitaire incontestable. Rappelons que pour l'armée de l'Air, née en 1933 d'un difficile compromis avec l'armée de Terre et la Marine, la mise en place cinq ans plus tôt d'un ministère de l'Air a constitué une étape décisive dans sa marche vers l'indépendance. À cet égard, la concentration sur un même espace – celui de la cité de l'Air – des services ministériels et de l'état-major symbolise parfaitement les liens étroits qui unissent ces deux entités. Aussi, moins marquée par le poids des traditions que ses homologues de la Terre et de la Marine et aspirant à la modernité, l'armée de l'Air n'est-elle peut-être pas la mieux préparée pour s'adapter à la disparition progressive de son ministère de tutelle au cours des années d'après-guerre. Transformé en secrétariat d'État à l'Air après le départ de Charles Tillon en novembre 1945 et dépossédé de ses attributions en matière d'aviation civile au profit du ministère des Travaux publics et des Transports, l'ancien ministère renaît brièvement en 1947 avant d'être ravalé au rang de simple délégation ministérielle à l'Air en janvier 1955. Cette décision suscite une très forte hostilité dans les milieux aériens, au point que Laurent-Eynac, premier ministre de l'Air (1^{er} septembre 1928-13 décembre 1930), parle de « maison-fantôme » en désignant le boulevard Victor, se demandant même « comment, de sang-froid, imaginer qu'en 1955 on en soit, en France, à refuser la place qui revient à l'aviation dans l'organisation gouvernementale⁸ ». En avril 1961 enfin, Jean Blancard, dernier délégué à l'Air, ferme la liste de manière définitive⁹, laissant les locaux ministériels à l'état-major de l'armée de l'Air qui travaille sur de nouveaux schémas organisationnels qui vont requérir une redéfinition de la répartition des lieux. Celle-ci est rendue d'autant plus nécessaire que la cité de l'Air devient également un lieu d'accueil pour les grandes directions de l'armement. (iMG_0014)

Cette réorganisation va naturellement s'inscrire dans l'espace à travers l'édification de nouveaux bâtiments au sein de la cité de l'Air ainsi que dans une vision repensée de la moitié sud-occidentale de l'agglomération parisienne. Il convient de noter à cet égard que contrairement aux deux autres armées, l'armée de l'Air ne dispose pas à proprement parler d'arsenaux, les sociétés aéronautiques n'étant entrées dans son giron que par le fait des nationalisations successives. Ainsi, la porosité entre le monde des grands avionneurs et motoristes privés – Bréguet, Bloch-Dassault ou Hispano – et les services d'État a toujours constitué un élément distinctif propre au monde de l'aéronautique militaire. Aussi n'est-ce pas le fait du hasard si, dès l'origine, des construc-

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



teurs aussi renommés que les frères Voisin puis Caudron et Nieuport s'installent sur le champ d'aviation d'Issy. À partir des années 1960, un véritable complexe militaro-industriel s'implante progressivement dans la région autour de l'ensemble « nucléaire/aéronautique-spatial/électronique-informatique ». Les universitaires Pierre Beckouche et Félix Damette décrivent ainsi avec clarté et précision cette nébuleuse qui unit ingénieurs, industriels et militaires :

Le point focal en est la cité de l'Air du boulevard Victor à Paris, interface entre État et industrie. Le gros des troupes est à Vélizy avec le centre directeur des essais nucléaires, et la zone industrielle de haut niveau à usage largement militaire. La N 118, « l'autoroute du CMI », relie directement le secteur, de Saint-Cloud (A. M. Dassault, E. S. Dassault) à l'autoroute A-10 par Vélizy, Saclay (CEA, École polytechnique...). Ajoutons le secteur Clamart-Fontenay-aux-Roses-Bagneux (Thomson, CEA, Centre d'essais des Armées et services de recherche de la DCA) d'un côté et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines de l'autre. Le tableau, complété par le centre de commercialisation des armements, aux collines de Saint-Cloud, est celui d'un dispositif compact et structuré, centré sur le sud des Hauts-de-Seine, débouchant directement sur le centre politique et économique de Paris. Il faut y ajouter, un peu plus loin en périphérie, le Centre d'essais en vol de Brétigny et la Snecma à Melun-Réau. L'aéronautique militaire dessine un grand arc des Hauts-de-Seine à Melun à travers l'Essonne. Les lanceurs spatiaux en constituent le prolongement industriel et géographique (Direction de l'activité lanceurs du CNES à Évry, ONERA à Châtillon-sous-Bagneux, Bertin à Plaisir, Aérospatiale aux Mureaux, SEP à Vernon)¹⁰. Ainsi, à travers ce remodelage de l'espace se dessine une évolution structurelle profonde de la cité de l'Air qui, de lieu de pouvoir politique, se transforme peu à peu en un centre d'attraction militaro-industriel tourné vers l'aéronautique et le spatial.

DU BATAILLON DE L'AIR 117 À LA BASE AÉRIENNE 117

Depuis la création du ministère de l'Air en 1928, plusieurs unités chargées d'assurer le support de l'administration centrale de l'armée de l'Air ont vu le jour. Au 1^{er} Groupe d'ouvriers de l'aéronautique succède en 1933 le 1^{er} Bataillon de l'Air puis la 17^e Compagnie de l'Air en 1935 qui est la première unité installée au 24, boulevard Victor, et enfin le Bataillon de l'Air 117 l'année suivante. Un ensemble de casernements est alors édifié, constitué par les bâtiments 21, 22, 23, 24, 19 et 19 bis. L'entrée s'ouvre à cette époque sur l'avenue de la porte de Sèvres et nécessite d'emprunter une rue longeant les bâtiments 16, 17, 18 et 18 bis¹¹. Structure administrative du Grand quartier-général

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi
optatquis eos ullorendi dunt pariaestios
ne quam etur? Arum aboribus,
tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam
consequaes ime exerio cusamus
sequi ut fuga.





de l'armée de l'Air pendant la campagne de France, le bataillon compte dans ses rangs Jean Moulin, affecté le 13 décembre 1939, après avoir été par deux fois (1933-1934 puis 1936-1937) chef de cabinet du ministre de l'Air Pierre Cot. Toutefois, le 10 juin 1940, l'unité quitte la cité de l'Air après le bombardement allemand du site la semaine précédente et rejoint Aulnat avant de subir les affres de l'Occupation. Reconstitué par la suite, il accueille même, parmi ses premiers personnels féminins, la célèbre Joséphine Baker, le 11 juillet 1944. (iMG_0010)

À la Libération, le Bataillon de l'Air 117, qui a regagné la cité de l'Air, compte 2 295 personnels, dont 777 officiers. Il fait l'objet d'une attention toute particulière, qu'il s'agisse de son habillement ou de ses installations, ainsi que le souligne le général Bouscat, inspecteur général de l'armée de l'Air, dans un courrier au ministre : « Cette unité doit, plus qu'une autre, faire honneur à l'armée de l'Air et pouvoir se présenter sur un pied d'égalité avec les plus belles formations de l'armée de Terre, de la Marine et des armées alliées¹². » Pour autant, les restrictions budgétaires drastiques inhérentes aux impératifs de la reconstruction marquent une période d'intenses difficultés pour l'armée de l'Air et ne permettent guère de conférer au Bataillon de l'Air 117 le lustre attendu par les hauts responsables aériens. Un rapport d'inspection du général Valin daté du 23 décembre 1950 met ainsi l'accent sur la vétusté des locaux :

Les baraques en bois du terrain d'Issy offrent un gros danger d'incendie, ce qui impose d'urgence l'édification de bâtiments en dur [...]. Les logements des sous-officiers sont répartis entre le Bastion 68, les ailes de la caserne Guynemer et deux baraques en bois sur les pistes [...]. Le confort est nul (chauffage individuel ne comportant aucune garantie de sécurité, cloisons chancelantes, lames de parquet défectueuses) [...]. Plus des deux tiers des 1 080 soldats couchent dans des baraques construites sur la piste [...]. Les services administratifs du bataillon sont logés dans les conditions les plus irrationnelles, une partie est installée sur la piste, à quelque trois cents mètres du noyau [...]. Le matériel corps de troupe est loti en trois baraques situées sur la piste et intégralement construites en bois (sapin), qui prend feu facilement¹³.

C'est donc dans l'urgence que des travaux sont entrepris, des bâtiments provisoires étant aménagés, sur la base de procédés industrialisés de types EUR et Fillod, sur la partie sud de l'emprise, jusqu'en 1955. (iMGA_0001)

Un autre problème se pose avec la rétrocession du terrain d'aviation dès 1947 à l'aéronautique civile, sa gestion étant assurée par la Société nationale des aéroports de Paris à partir de 1949. Son directeur général Louis Lesieux décide même de faire construire un nouveau bureau de piste ainsi qu'une girouette de trente mètres de haut, travaux qui ne manquent pas de provoquer l'inquiétude des riverains. Les constructions trop nombreuses autour du terrain et les plaintes ont raison des avions

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fuga quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi
optatquis eos ullorendi dunt pariae-
stios ne quam etur? Arum aboribus,
tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam
consequaes ime exerio cusamus
sequi ut fuga.

**CI-DESSUS :**

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.

qui cèdent peu à peu la place aux voilures tournantes jusqu'à transformer le terrain en un hélicoptère, dénomination qui lui sera officiellement conférée en 1970. En 1951, il est affecté au Secrétariat général à l'Aviation civile (SGAC) à titre principal et à la Défense à titre secondaire mais les mouvements sont particulièrement limités : seuls les hélicoptères de Fenwick Aviation, du commandement de l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) et de la protection civile opèrent dans la zone. Une éphémère ligne de transport de la Sabena assurant la liaison quotidienne entre Paris et Bruxelles fonctionne entre 1957 et 1962 avec des hélicoptères S-58. (iMG_0011)

La fin des années 1950 et le début des années 1960 ouvrent une période de grands travaux urbanistiques qui touchent tout particulièrement le sud-ouest parisien avec notamment la construction en 1958 du boulevard périphérique et l'ouverture du premier tronçon quatre ans plus tard. La cité de l'Air est alors séparée en deux parties, un passage souterrain permettant désormais de relier l'une et l'autre à pied. L'extrémité occidentale du site est, quant à elle, aliénée pour quarante ans à partir de 1965, afin de permettre l'implantation future du site de la Snecma¹⁴. Ces bouleversements obligent une fois encore l'armée de l'Air à s'adapter et à restructurer ses services centraux parisiens désormais administrés au sein de la nouvelle base aérienne 117, « support logistique et administratif de tous les personnels civils et militaires – affectés tant à l'administration Air (états-majors, directions et services) qu'à une centaine d'éléments divers qui lui sont rattachés¹⁵ » qui succède au Bataillon de l'Air 117 le 1^{er} janvier 1964. À cette date, le cantonnement « troupe », dont l'entrée est située rue Grognet, est séparé par le périphérique de la cité de l'Air proprement dite où sont implantés l'état-major de l'armée de l'Air, les directions et services dont les accès se situent aux 24, 24 bis, 26, boulevard Victor, 2, avenue de la porte de Sèvres et 4, avenue de la porte d'Issy. (iMG_0008 iMGA_0006)

UN SITE EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Une nouvelle cité de l'Air va dès lors prendre peu à peu forme au prix de multiples études et conventions passées entre la Ville de Paris et le ministère de la Défense. Pierre Large, architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux, responsable des travaux urbanistiques de la cité de l'Air à compter de 1963, se voit ainsi chargé d'une étude préparatoire au projet de restructuration. Dans la notice explicative du plan de masse qu'il réalise le 25 janvier 1968, l'architecte rappelle qu'à cette date, le domaine de la cité de l'Air a une superficie de 85 000 m² environ. Il est occupé par 70 bâtiments environ, réalisés à différentes périodes de 1920 à nos jours, conçus

et implantés sans idée directrice d'ensemble. Si, le long du boulevard Victor, certaines tentatives d'ordonnement semblent avoir été faites, le résultat en est bien médiocre. Les bâtiments de la cité de l'Air n'ont aucune valeur architecturale. Leur construction est de qualité variable. Grand nombre de bâtiments, quoique parfois anciens, ont un caractère provisoire et semi-provisoire. Certains sont dans un état avancé de vétusté. En somme, tant dans l'ensemble que dans le détail, cette situation est incompatible avec la destination du domaine de la cité de l'Air qui abrite de grands services de l'État (ministère des Armées). Entre autres considérations, alors que d'importants projets de rénovation vont modifier profondément le sud de Paris, et plus particulièrement le XV^e arrondissement, le remodelage et la remise en ordre de la cité de l'Air apparaissent une nécessité évidente¹⁶.

Le nouveau projet s'appuie sur une décision prise le 17 février 1966 par le Premier ministre, Georges Pompidou, prévoyant « la remise à la Ville de Paris de la partie du terrain d'Issy-les-Moulineaux située au sud du boulevard périphérique » tandis que,



CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



« en échange, la Ville de Paris remettra à l'État en toute propriété, les terrains dont elle détient la nue-propriété situés au nord dudit boulevard ». C'est ainsi que « le casernement de la base aérienne 117 et les services de l'armée de l'Air implantés au sud du périphérique seront reconstitués dans le périmètre de l'actuelle cité de l'Air, augmenté de l'emprise à recevoir de la Ville de Paris à l'est de l'avenue de la porte de Sèvres »¹⁷. Ces aménagements, entérinés par la convention du 12 septembre 1969 entre la Ville de Paris et le ministère de la Défense, conduisent alors à la mise en chantier de nouveaux bâtiments qui doivent accueillir la quasi-totalité des services et des personnels de la base aérienne 117, notamment : l'état-major de l'armée de l'Air, l'inspection générale de l'armée de l'Air, les grandes directions Air, ainsi que des éléments rattachés à l'état-major des armées, à la délégation ministérielle de l'armement (DMA) et au Secrétariat général pour l'administration. Pour ce faire, deux nouveaux bâtiments, baptisés F et G, sont construits entre novembre 1969 et avril 1971, permettant ainsi le regroupement presque total de la base aérienne 117 dans la zone nord de la cité de l'Air, le 15 juin 1971. (iMG_0001)

La tour principale F, par la suite baptisée « Lieutenant-Lefèvre », est d'une hauteur totale de 65 mètres avec 19 niveaux desservis par trois batteries d'ascenseurs accessibles depuis un hall d'entrée de 600 m². Si les quatre premiers étages sont réservés au commandement de la BA 117, aux moyens généraux et d'administration ainsi qu'à d'autres services, plus d'un millier d'hommes du rang sont installés entre le 5^e et le 10^e étage, en chambre de six. Les 490 sous-officiers et 170 personnels militaires féminins sont logés en chambres de deux, ou même individuelles, entre le 11^e et le 16^e étage. Le bâtiment annexe G, baptisé par la suite « Sous-lieutenant-Durand », s'élève quant à lui sur 18 mètres. Il est largement dévolu à la zone de vie des hommes du rang avec un foyer au dernier niveau, des zones de vie, deux salles de télévision, des salles de réunion, un ordinaire sous forme de *self-service* mais aussi une salle de sport, une autre de conférences de 180 places ainsi que des salles de cours. Les maîtres-ouvriers sont installés au premier sous-sol et les magasins au deuxième tandis que près du foyer se trouvent aumôneries et salle de culte¹⁸. (iMG_0002 iMG_0003)

Pour autant, conçus sur le long terme, les travaux de restructuration de la cité de l'Air sont loin d'être achevés. Un autre projet de plan de masse, approuvé par le ministre de la Défense Michel Debré en février 1972, donne lieu à de nouvelles réalisations parmi lesquelles la tour A, en forme de cylindre miroir de section elliptique, livrée en 1978 et située le long de l'avenue de la porte-de-Sèvres. Initialement associé à une tour jumelle dont le projet est finalement abandonné, l'ouvrage se voit limité en hauteur, passant de 33 niveaux prévus à une vingtaine. Au pied de cette tour, haute de plus de 68 mètres, est édifié le bâtiment B, Mess mixte, de forme semi-circulaire

CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
 Me sequis adigni sum fugia quiaest,
 totaquis et repelias sunt desequi optatquis
 eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
 etur? Arum aboribus, tempor sinume
 mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
 quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



LES AVIONS DE LA CITÉ DE L'AIR

La cité de l'Air et la base aérienne 117 possèdent deux avions, exposés en stèles, qui symbolisent les missions de l'armée de l'Air et l'excellence du matériel aéronautique français. L'entrée de la Cité est ainsi surplombée, depuis 2001, par un Mirage III E (E pour *électronique*), portant le numéro 529, ayant appartenu à la 3^e escadre de chasse basée à Nancy-Ochey. Le Mirage III E sert dans l'armée de l'Air de 1964 à 1994. La cour d'honneur voit, pour sa part, en 2003 la mise en place du Fouga CM-170 Magister n° 567 aux couleurs de la Patrouille de France. Premier avion à réaction au monde conçu pour l'entraînement, il a permis à l'armée de l'Air d'innover en effectuant sur cet appareil, de 1956 à 1996, tout l'entraînement des jeunes pilotes de chasse. Équipant de 1956 à 1980 la Patrouille de France, il s'illustre dans les cieux du monde entier. Réussite industrielle et à l'exportation, le Fouga-Magister est produit à près de 1 000 exemplaires pour une vingtaine de pays. Dans le cadre du chantier de construction du ministère de la Défense à Paris, ces deux avions sont démontés en janvier 2012 pour être stockés sur la base aérienne de Châteaudun. À la fin des travaux, ils doivent revenir sur la parcelle est de Balard.

Capitaine Sylvain Champonnois,
*docteur en histoire, chargé d'études et de recherches au bureau « Air »,
Division recherche, études et enseignement, Service historique de la Défense*

sur trois niveaux, qui ouvre ses portes en octobre 1982. Sur une surface globale de 13 000 m², plus de 5 000 déjeuners sont servis journalièrement dans quatre salles à manger, ce qui en fait alors le plus grand centre de restauration publique d'Europe¹⁹. Le mois de septembre 1984 voit la mise en service du bâtiment L, de forme circulaire, d'une surface globale de 700 m², répartis sur deux niveaux, qui accueille le poste de sécurité, la permanence gendarmerie, le filtrage et le poste Commandement protection, dissous par la suite en août 1999. Enfin, le bâtiment H « Commandant-Fayard », avec 11 niveaux pour une surface globale de 13 000 m², est le dernier livré en 1985. Immeuble d'hébergement avec 300 chambres individuelles, il abrite aussi dans ses murs la Base de transit Air (BTA) 250, le Centre d'examens de la cité de l'Air et d'autres services. (iMG_0004 iMG_0005)

Ainsi scindée en deux parties par l'avenue de la porte-de-Sèvres, l'emprise de la cité de l'Air s'étend dans les années 1980 sur une superficie de 12 hectares environ. À l'est, sur la parcelle A de 8 hectares, sont implantés l'état-major de l'armée de l'Air et son administration centrale, la DGA (dont l'état-major est regroupé en 1996 dans la cité de l'Air), quelques services de la Direction de l'administration générale ainsi que d'autres organismes relevant du ministère de la Défense. À l'ouest, sur la parcelle B de près de 4 hectares, se trouvent le Bastion 68, les ateliers du Service automobile de l'administration centrale du ministère des Armées (SAACMA)²⁰ – qui ont quitté le bâtiment 56 rasé en 1986 – ainsi que diverses directions et services de la DGA. Ces deux parcelles sont reliées par un souterrain, inauguré le 2 octobre 1986, dont l'utilisation est exclusivement réservée aux personnels de la cité de l'Air. Au tournant des années 1980-1990, la cité de l'Air rassemble plus de 8 500 personnes aux statuts variés, militaires et civils confondus.

Les travaux sont cependant loin d'être achevés. Trop largement densifiée dans le passé, la cité de l'Air fait l'objet en effet, au cours des années 1990, d'un réaménagement plus conforme aux nouvelles conceptions architecturales et environnementales, avec le souci d'améliorer le cadre de vie des personnels. C'est ainsi que les anciens bâtiments 74, 70, 51, 75 et 9 bis sont détruits entre 1996 et 2000 tandis que la voie centrale de la cité de l'Air subit une importante réfection et qu'un espace vert est aménagé devant le bâtiment B. La suspension du service national enfin conduit à d'ultimes travaux de rénovation intérieure des bâtiments, en particulier de la tour F dont 400 m² de chambres sises au 6^e étage sont transformés en bureaux. L'interarmisation engagée sur le site de la cité de l'Air au milieu des années 1990 constitue, à cet égard, les prémices d'un changement profond que concrétise le projet Balard 2015.



CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.



CI-DESSUS :

Musa neces sere vollenit fuga.
Me sequis adigni sum fugia quiaest,
totaquis et repelias sunt desequi optatquis
eos ullorendi dunt pariaestios ne quam
etur? Arum aboribus, tempor sinume
mollitatio. Nemporeris arumquam conse-
quaes ime exerio cusamus sequi ut fuga.

SYMBOLIQUE ET TRADITIONS DE LA CABA 117

1/ L'INSIGNE DE LA BA 117

La base aérienne 117 étant stationnée dans la capitale, son insigne comporte les armes et la devise de la Ville de Paris tout en étant surmonté des ailes symboliques de l'armée de l'Air. Cet insigne est homologué par une circulaire du 16 juin 1967, sous le numéro A1156. Sa définition héraldique est la suivante : « D'azur au navire de gueules équipé d'or et d'argent voguant sur des ondes d'azur foncé. En chef inscription d'or "BASE AERIENNE 117 PARIS" surmontée d'un vol étoilé du même. En pointe, également d'or, la devise "FLUCTUAT NEC MERGITUR". »

2/ LES DRAPEAUX

IMG_0009 La base aérienne 117 n'est pas dotée d'un drapeau. Elle hérite de l'emblème de la 34^e escadre aérienne dont la garde est confiée, en février 1962, au bataillon de l'Air de Paris. La 34^e escadre aérienne (puis de bombardement) est mise sur pied en 1938 à Dugny sur la base aérienne du Bourget et dissoute en 1946. Son drapeau porte dans ses plis les inscriptions suivantes : « GRANDE GUERRE 1914-1918 », afin de rappeler l'engagement des escadrilles dont l'escadre était la gardienne des traditions, « FRANCE 1940 », afin de rappeler l'engagement des groupes de bombardement 1/34 et 2/34 pendant la Seconde Guerre mondiale et leur participation à la bataille de France de mai-juin 1940.

En 2007, le drapeau de la 54^e escadre de bombardement est mis en dépôt à la base aérienne 117. Ce drapeau a été fabriqué durant la première moitié des années 1930. Déposé au musée de l'Air au cours de la Seconde Guerre mondiale, il est ensuite remis à la base 104 du Bourget puis à l'état-major de la 2^e région aérienne. Cet emblème reçoit par décision du 12 mai 1949 la croix de guerre 1939-1940 et la mention « FRANCE 1940 ». Après avoir été mis à la garde de la base aérienne 178 d'Achern (Allemagne) en 1978 puis à la 54^e escadre de Metz, il est mis en dépôt le 28 mars 2007 au profit de la cité de l'Air et de la base aérienne 117 à Paris. Ce drapeau est reversé au Service historique de la Défense en juin 2012 avant d'être de nouveau mis en dépôt au cabinet du chef d'état-major des Armées en juin 2015.



3/ LES MONUMENTS

IMG_0007 Dans la cour de la cité de l'Air est érigé en 1958 un monument qui, sous la forme d'une hélice bipale à moitié enterrée dans le sol, commémore la création du ministère de l'Air en 1928. La mémoire des résistants fusillés en 1944 par les nazis est pérennisée sous la forme d'une plaque mentionnant le nom de chaque condamné et la date de son exécution. Par décision du 22 juin 1984, le ministre de la Défense Charles Hernu attribue à la cité de l'Air et à la base aérienne 117 le nom de tradition « Capitaine-Guynemer » et à la cour d'honneur celui de « Cour d'honneur Jean-Moulin ». Pour perpétuer le souvenir de Jean Moulin, une stèle porte les inscriptions : « Préfet de la République, président fondateur du Conseil national de la Résistance, torturé et assassiné par les Allemands, chef de cabinet du ministre de l'Air de 1933 à 1934, de 1936 à 1937. » Ce choix est fait à l'occasion du cinquantième anniversaire de la création de l'armée de l'Air, intervenue le 2 juillet 1934. Pour commémorer cette date avec solennité, un ouvrage d'art rendant hommage à Guynemer est transféré du Bourget à la cité de l'Air pour y être inauguré le 2 juillet 1984 par le ministre de la Défense. Ce monument, érigé à proximité du boulevard Victor, est dédié à Guynemer et à tous les pilotes de chasse tombés au cours des deux guerres mondiales. Le capitaine Georges Guynemer est la figure tutélaire de l'armée de l'Air, qui a fait sien sa devise « Faire face ». Après des débuts difficiles, il devient en 1915 pilote de chasse au sein de la prestigieuse escadrille des Cigognes. Guynemer obtient 53 victoires aériennes homologuées entre juillet 1915 et août 1917, qui font de lui le deuxième As français de 1914-1918. Officier de la Légion d'honneur, il se caractérise par une volonté exceptionnelle et une ténacité exemplaire. Guynemer disparaît au combat avant ses vingt-trois ans, le 11 septembre 1917, sans que soient retrouvés son corps et son avion. Le nom de Guynemer, inscrit au Panthéon, est porté en 1935 par la première promotion de l'école de l'Air, puis par la base aérienne de Dijon-Longvic. En son hommage, sa 26^e et dernière citation (posthume) à l'ordre de l'armée est lue chaque 11 septembre dans toutes les bases aériennes : « Mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il légua au soldat français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations. » Le 9 juillet 2002, le chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général d'armée aérienne Jean-Pierre Job, inaugure un monument sur le site de la cité de l'Air pour rendre un hommage solennel aux hommes et aux femmes des forces aériennes morts ou disparus au service de la France.

Capitaine Sylvain Champonnois

