

SUMMARY

- 13 **Foreword**
- 19 **ORLY, AN ICON OF THE TRENTE GLORIEUSES**
 - 19 A meeting point
 - 22 The transformation of the Longboyau plateau
 - 24 Orly, an airport for jets
 - 27 The triumph of structural aesthetics
 - 30 Orly as heritage
- 34 **AN AIRPORT FOR JETS**
 - 36 The birth of the air port of Villeneuve-Orly
 - 42 *The birth of civil aviation in France and in Europe*
 - 44 From the Luftwaffe to Air Transport Command, Orly at war
 - 45 The Bozel report and the creation of Aéroport de Paris
 - 47 The 1947 preliminary project, the birth of greater Orly
 - 48 Orly, child of Aeolus
 - 50 The implementation of the 1947 project
 - 54 Jets come to Orly
 - 57 *The birth of jets*
 - 59 Orly in the 1960s
 - 63 *The 1960s, the jet years, a new style for a new era*
- 69 **ORLY, A SHOWCASE FOR MODERNITY**
 - 69 Henri Vicariot's grand design, architecture 'in all its purity'
 - 70 A dress rehearsal, the South Terminal of 1954
 - 73 *Design in France during the 1950s*
 - 77 The architecture of the 1961 terminal installations
 - 80 The operation of the terminal installations
 - 82 "A reassuring ambiance, if not a euphoric one"
 - 86 Orly, a showcase of French savoir-faire
- 89 **DESCRIPTION OF THE TERMINAL INSTALLATIONS**
 - 89 The underground level, the shopping centre
 - 93 The ground floor, the Grand hall
 - 96 The first floor, the shopping gallery and the piers
 - 99 The second floor, the *Transit*
 - 102 The third floor, the restaurants
 - 106 The fourth floor, the *Publicis-Orly* cinema, the *Air Hotel* and the sky terraces
 - 113 The airport's bars
 - 116 Guests of the Republic
- 120 **ORLY TODAY, ORLY TOMORROW**
 - 120 Orly 1 2 3 4
 - 121 Air transport in the age of sustainable development
 - 123 Orly at the heart of Greater Paris
 - 125 *Interview with Guillaume Sauvé*
 - 128 Some great discoveries
 - 129 Management and conservation
 - 132 *The historic heritage of the ADP group*
 - 136 *The Air France Museum*
 - 138 Paris, the Île-de-France region and the mastery of flight
 - 140 New photographs
- 149 **Appendices**
 - 150 Notes
 - 153 Glossary
 - 161 Biographical notes
 - 167 Tables
 - 170 Chronology
 - 172 Bibliography

SOMMAIRE

- 13 **Avant-Propos**
- 19 **ORLY, EMBLÈME DES TRENTE GLORIEUSES**
 - 19 Point de rencontre
 - 22 La métamorphose du plateau de Longboyau
 - 23 Orly, l'aéroport des jets
 - 26 Le triomphe d'une esthétique de la structure
 - 29 Orly, un patrimoine
- 34 **UN AÉROPORT POUR LES JETS**
 - 35 La naissance du port aérien de Villeneuve-Orly
 - 42 *La naissance de l'aviation civile en France et Europe*
 - 44 De la Luftwaffe à l'ATC, Orly dans la guerre
 - 44 Le rapport Bozel et la création de l'Aéroport de Paris
 - 47 L'avant-projet de 1947 : la naissance du Grand Orly
 - 47 Orly, fils d'Éole
 - 50 La mise en œuvre de l'avant-projet de 1947
 - 52 Orly face à l'arrivée des jets
 - 57 *La naissance des jets*
 - 59 Orly dans les années 1960
 - 63 *Les années 1960, les années jets : un nouveau look pour une nouvelle ère*
- 69 **ORLY, VITRINE DE LA MODERNITÉ**
 - 69 Le grand dessein d'Henri Vicariot : « l'architecture à l'état pur »
 - 70 L'Aérogare-Sud de 1954 : une répétition générale
 - 73 *Le design en France dans les années 1950*
 - 77 Les Installations Terminales de 1961 : le parti pris architectural
 - 80 Le fonctionnement des Installations Terminales
 - 82 « Une ambiance rassurante, sinon euphorique »
 - 86 Orly, une vitrine des savoir-faire français
- 89 **LES INSTALLATIONS TERMINALES**
 - 89 Le premier sous-sol : le centre commercial
 - 93 Le rez-de-chaussée : le Grand Hall
 - 94 Le premier étage : la Galerie marchande et les jetées
 - 99 Le deuxième étage : le *Transit*
 - 102 Le troisième étage : les restaurants
 - 106 Le quatrième étage : le cinéma *Publicis-Orly*, l'*Air Hôtel*, et les *terrasses du ciel*
 - 113 Les bars de l'aérogare
 - 116 Les hôtes de la République
- 120 **ORLY AUJOURD'HUI, ORLY DEMAIN**
 - 120 Orly 1 2 3 4
 - 121 Le transport aérien à l'heure du développement durable
 - 123 Orly au cœur du Grand Paris
 - 125 *Interview de Guillaume Sauvé*
 - 128 Des découvertes passionnantes
 - 130 Exploiter et conserver
 - 132 *Le patrimoine historique du Groupe ADP*
 - 136 *Le musée Air France*
 - 138 Paris et l'Île-de-France, berceau de la conquête de l'air
 - 140 Cahier de photographies
- 149 **Annexes**
 - 149 Notes
 - 153 Glossaire
 - 161 Biographies
 - 167 Tableaux
 - 170 Chronologie
 - 172 Bibliographie



La Galerie marchande du premier étage, 1961.

The first-floor shopping gallery, 1961.

Joseph-André Motte*, le principal représentant de cette jeune génération, après le succès des aménagements d'Orly, obtiendra de nombreuses commandes prestigieuses : la Maison de la Radio en 1963, la préfecture du Val d'Oise à Cergy en 1970, des stations du métro parisien en 1974, Roissy I en 1974.

L'esthétique fonctionnelle de la nouvelle aérogare marque durablement la France des années 1960 et 1970. En rendant hommage à Henri Vicariot en 1986, Joseph-André Motte déclare : « toute la profession défila à Orly. L'identité du beau et du bien, la promotion de l'utile au-delà de l'utilitaire, tout ce à quoi nous croyions était accompli dans un ouvrage de très

Owings and Merrill*,¹⁹ and which left a lasting impression on Vicariot.²⁰

The resolutely modern aesthetics of Vicariot's building turned out to be a huge success. "The Orly model proved to be an enduring one and not just in functional terms. In the Nouvelle Vague French cinema at the time, the backdrop of the glassy, ultra-modern, ultra-chic Orly was to become familiar."²¹ It was the triumph too of a new conception of the decorative arts.²² The interior design may be seen as a practical application of the research carried out by the French Union of Modern artists*, the Union des artistes modernes (UAM).²³ It revealed the work of a new generation of 'Young Turks'²⁴ trained at the studio-workshop run by

grande dimension et pour le plus grand nombre. Le trait supérieur de nos activités traditionnelles s'était déplacé vers le haut. [...] Notre profession doit à l'Aéroport de Paris et à monsieur Vicariot une large part de son audience actuelle²⁶ ». Nul doute qu'Orly, l'un des lieux les plus visités de France dans les années 1960, a eu un impact durable sur l'évolution du goût des Français en matière d'architecture d'intérieur et de design.

ORLY, UN PATRIMOINE

Orly est un témoignage majeur de l'esprit du temps – *Zeitgeist* – des années 1960, que l'historien Pascal Ory résume en trois traits : culture de masse, civilisation des loisirs et société de consommation²⁷. La

Marcel Gascoïn* and called Aménagement rationnel de l'habitation et des collectivités* (rational improvement of housing and communities - ARHEC).²⁵ Joseph-André Motte* was one of the leading figures of this new generation. After the success of Orly, he was awarded many more prestigious design commissions: the Maison de la Radio in Paris in 1963, the new prefecture for the Val-d'Oise department at Cergy in 1970, several Paris metro stations in 1974 and the Roissy 1 airport terminal in 1974. The functional aesthetics of the new Orly terminal had a lasting influence during the 1960s and 1970s. In a homage paid to Vicariot in 1986, Joseph-André Motte declared "Our whole profession came to visit Orly. The identity of what was beautiful



B 707 d'Air France décollant de la piste n° 3 d'Orly, 1973.

An Air France B 707 taking off from Orly's number 3 runway, 1973.

UN AÉROPORT POUR LES JETS

AN AIRPORT FOR JETS



Accueil à Orly de Nikita Khrouchtchev par le général de Gaulle le 23 mars 1960.
General de Gaulle welcomes Nikita Khrushchev at Orly on 23 March 1960.



LES HÔTES DE LA RÉPUBLIQUE

À partir des années 1950, Orly accueille les très hautes personnalités : souverains, chefs d'État, chefs de gouvernement. L'arrivée de ces hôtes prestigieux est réglée par un protocole extrêmement précis. Ces visites sont l'occasion de fastueux aménagements temporaires, réalisés avec le concours du Mobilier national : il met à disposition de l'Aéroport de Paris tableaux, tapis de la Savonnerie, commodes, pliants. Elizabeth II, Nikita Khrouchtchev, Konrad Adenauer, Richard Nixon, comptent parmi ces personnalités.

À l'occasion de la visite de Nikita Khrouchtchev (23 mars – 3 avril 1960), un pavillon spécialement dédié à cet usage est construit face aux Installations Terminales en construction, côté piste. En souvenir de cette visite, il sera affectueusement surnommé l'Isba. Après l'inauguration des Installations Terminales en 1961, l'Isba est déplacée à l'extrémité de la jetée ouest. À cause de la construction d'Orly-Ouest et du satellite Ouest (1968-1971), elle est démontée et reconstruite à l'aéroport de Toussus-le-Noble, où elle est détruite par un incendie dans les années 2000.

En 1971, un deuxième pavillon d'honneur

There were seven bars all together in the terminal, located as follows:

- in the shopping centre of the underground level
- on the first-floor shopping gallery
- on the second floor in the *Transit* (the international zone) and in the public space
- on the third floor, in the *Corbeille* restaurant and at the entrance to the *Tournebroche* and *Horizons* restaurants, and the snack-bar
- on the fourth floor, the bar of the brasserie

GUESTS OF THE REPUBLIC

From the 1950s on, Orly was the airport that saw the arrival in France of important personalities such as sovereigns, heads of state and heads of governments. An extremely precise protocol was established to welcome these prestigious visitors to the country and the visits were often the occasion for fastuous temporary decorative projects, undertaken with the help of the Mobilier national, the country's national furniture collection. This service lent ADP paintings, Savonnerie carpets, dressers, folding chairs and so on. Elisabeth II, Nikita Khrushchev, Konrad Adenauer and Richard Nixon were amongst these important visitors.

On the occasion of the state visit by Nikita Khrushchev, from 23 March to 3 April



Accueil à Orly de Richard Nixon par le général de Gaulle le 28 février 1969.
General de Gaulle welcomes Richard Nixon at Orly, 28 February 1969.

est construit au nord d'Orly-Ouest. Édifié sur deux niveaux – un vaste salon au rez-de-chaussée et une pavillonnerie au sous-sol –, ce nouveau bâtiment accueille les hôtes de la République. Les cérémonies sont toutefois moins fastueuses et ne font plus l'objet d'aménagements spécifiques. En 2017, ce pavillon est détruit et remplacé par un troisième pavillon d'honneur qui, pour ne pas perturber le fonctionnement de la plateforme, est construit dans la zone réservée au fret. Comme un clin d'œil aux cérémonies des années 1960, l'ameublement de ce nouveau pavillon a été confié au Mobilier national.

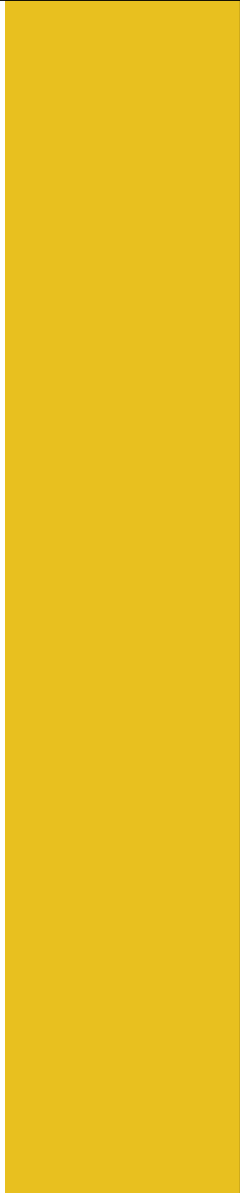
1960, a special VIP pavilion was constructed on the other side of the runways, opposite the terminal installations then under construction. As a souvenir of the Soviet leader's visit, the pavilion was affectionately known as the 'Isba'. After the inauguration of the terminal installations in 1961, the 'Isba' was moved to the extremity of the west pier. In 1968, in preparation for the construction of Orly-Ouest and the west satellite, the pavilion was dismantled and moved to the Toussus-le-Noble airport, where it was destroyed by a fire some years later.

In 1971 a second honorary pavilion was erected to the north of Orly-Ouest. This two-storey building with its vast salon on the ground floor and a collection of flags in the basement, was now used to welcome the French Republic's special guests. But the ceremonies are no longer quite as sumptuous as they used to be and are no longer the occasion of specific decorative projects. In 2017 this second pavilion was destroyed in turn and replaced by a third one. In order to avoid disrupting the platform's operation, it is now situated in the zone of the airport set aside for freight. But in memory of the ceremonies of the 1960s, the furnishings of this new pavilion were commissioned from the Mobilier national.



L'Isba à son premier emplacement coté piste en 1960, vue depuis l'ouest.

The 'Isba' at its first location, near the runway, in 1960, seen from the west.



Jeunes passagers attendant un taxi sur le parvis du Grand Hall, 1961.
Young passengers waiting for a taxi in front of the Grand hall, 1961.



Piccolo Saxo et le cirque Jolibois, centre commercial du premier sous-sol, 1961.
Piccolo Saxo et le cirque Jolibois, the underground shopping centre, 1961.
« Bien dégagé derrière les oreilles », coiffeur du centre commercial du premier sous-sol, 1961.
"Short back and sides, please."
The hairdresser's salon in the underground shopping centre, 1961.



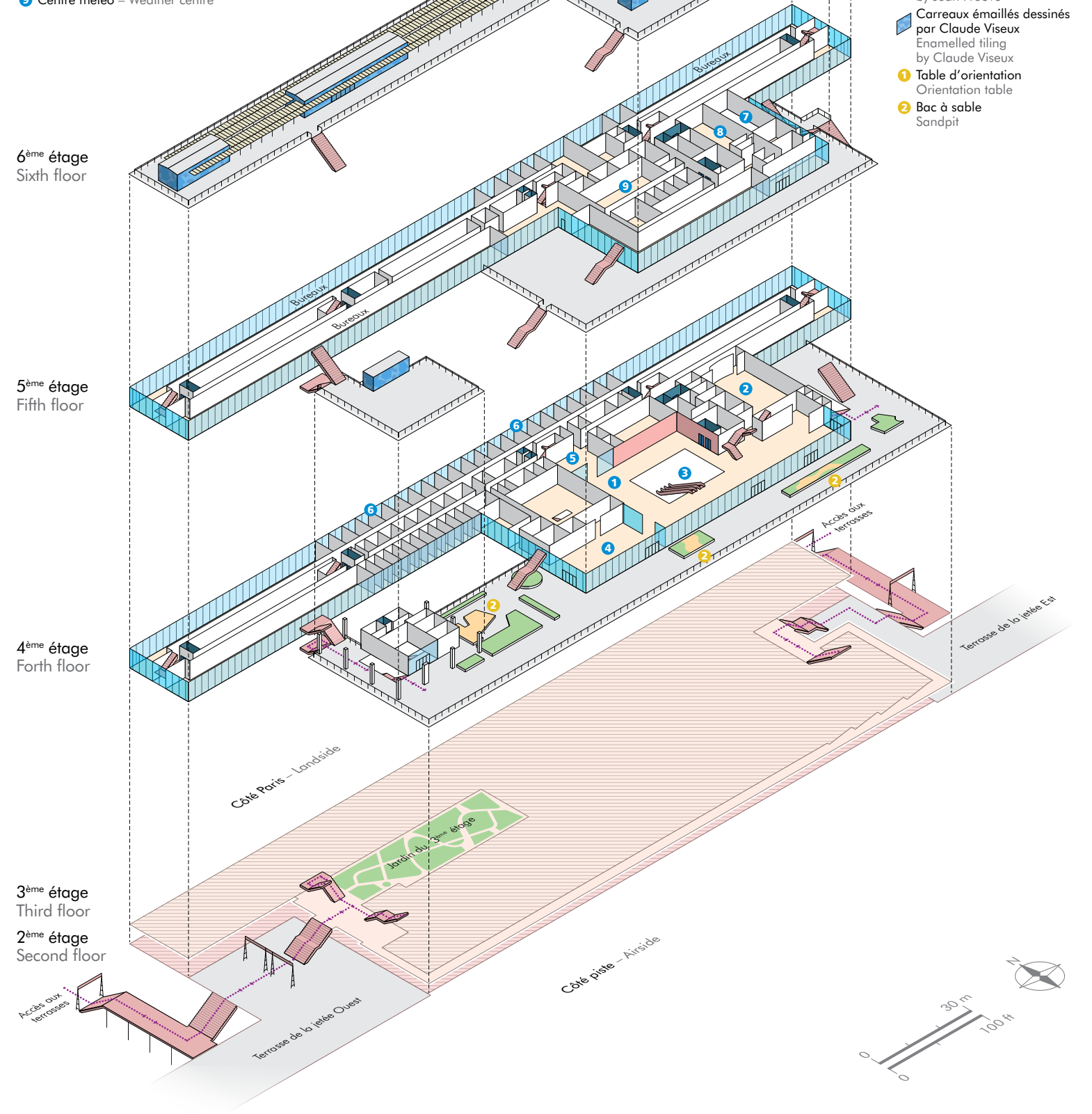
« What's new pussycat ? », bar du centre commercial du premier sous-sol, 1961.
"What's new pussycat?" The bar in the underground shopping centre, 1961.

un salon de coiffure, une pharmacie, un photographe, une banque, un confiseur, un cordonnier, un teinturier et un supermarché Félix Potin. Le succès du centre commercial est immédiat. Sa clientèle s'étend rapidement aux passagers, qui vont y faire leurs derniers achats avant le départ, et aux riverains, qui y font leurs courses jusqu'à l'ouverture du centre commercial de la Belle Épine en 1971. Le bar est le cœur battant du terminal. C'est le point de ralliement du personnel de l'aéroport. On y prend le café du matin. On y discute des derniers potins. Aujourd'hui ces espaces ont entièrement disparu.

companies, often working outside normal opening hours for shops elsewhere. There was a bar, a tobacconist's, a newsagent, a hairdressing saloon, a chemist's, a photographer, a bank, a confectionery shop, a cobbler's, a dry-cleaner and a Felix Potin supermarket. This shopping centre was immediately a great success and customers soon included passengers doing last-minute shopping before boarding their aeroplanes, and people living near the airport, shopping here at Orly, at least up to the opening of the new Belle-Épine shopping centre in 1971. The bar here is at the heart of the whole airport, the main meeting place for the airport's staff. This is where they take their morning coffee and exchange the latest gossip. Today, all these shops have disappeared.

Les terrasses du ciel • The sky terraces

- 1 Hall – Hall
- 2 Cinéma *Publicis-Orly* – *Publicis-Orly* cinema
- 3 Escalators – Escalators
- 4 Brasserie – Brasserie
- 5 Entrée de l'*Air Hôtel* – Entrance to the *Air hotel*
- 6 *Air Hôtel* – *Air Hôtel*
- 7 Vide du *Publicis-Orly* – Empty space of the cinema
- 8 Salle de conférence – Conference room
- 9 Centre météo – Weather centre



- Cheminement des visiteurs
Visitors' itinerary
- Portique dessiné par Jean Prouvé
Portico designed by Jean Prouvé
- Abri dessiné par Jean Prouvé
Shelter designed by Jean Prouvé
- Carreaux émaillés dessinés par Claude Viseux
Enamelled tiling by Claude Viseux
- 1 Table d'orientation
Orientation table
- 2 Bac à sable
Sandpit



L'AIR HÔTEL

Les passagers en escale à Orly peuvent dormir au *Air Hôtel*. En 1961, c'est l'un des hôtels les plus modernes de France. Comme son jumeau sous douane du deuxième étage, le *Transit Hôtel*, il est entièrement décoré et aménagé par Joseph-André Motte. Les chambres à l'esthétique résolument fonctionnaliste sont dotées du *ne plus ultra* du confort moderne : fauteuil 740, télévision, radio, air conditionné (voir p. 75). Les 60 chambres du *Transit Hôtel* et du *Air Hôtel* ne suffisent pas pour répondre à la demande. Les deux hôtels affichent toujours complet. En 1965, l'Aéroport de Paris concède à Hilton un terrain à la lisière des

THE AIR HÔTEL

Passengers passing through the airport could always spend a night at the *Air Hotel*. In 1961, this was one of the most modern hotels in France. Like its twin establishment on the second floor in the international zone, the *Transit Hotel*, the *Air Hotel* was entirely decorated and fitted out by Joseph-André Motte. The rooms were in a resolutely functionalist style and equipped with the very latest features of modern hotel comfort: the 740 armchair, TV, radio, air conditioning (see p. 75). The 60 rooms offered by the two hotels were not enough to meet demand and both establishments were always overbooked. In 1965 ADP sold the Hilton firm a plot of land

Les terrasses du corps central vues depuis le sud et un *Constellation Starliner* d'*Air France*, 1961.

The terraces of the central part of the building, seen from the south and an *Air France Starliner Constellation*, 1961.

PROCHAINS DEPARTS

19^h 16

NEXT DEPARTURES

VOL FLIGHT T. A. I. 76 VIK DUKARIA VIK AI HERES KANGUON 15 ^h 30 RE TARDE	VOL FLIGHT TAI.33 VIK UAKAK VIK BURDEAUX 15 ^h 00 15 ^h 40	VOL FLIGHT P. BRASIL. 2 VIK BURN. AYKES VIK LISBONNE RIO 18 ^h 15 RE TARDE	VOL FLIGHT A. ARGEN. 13 VIK B-AIRES VIK MAURID RIO 19 ^h 05 18 ^h 45	VOL FLIGHT A. FR. 746 VIK BERLIN VIK FRANCOUKI 19 ^h 30 19 ^h 10 DEPART ARRIVÉE	VOL FLIGHT A. FR. 407 VIK BRALLAVILL VIK ROME BANGUI 19 ^h 45 19 ^h 25	VOL FLIGHT A. FR. 668 VIK GENEVE VIK 19 ^h 50 18 ^h 30	VOL FLIGHT A. FR. 818 VIK LONDRES VIK 20 ^h 00	VOL FLIGHT LUFTH. 141 VIK HAMBURG VIK DUSSELDORF 20 ^h 10	VOL FLIGHT A. INT. 6821 VIK NIMES VIK CLERMONT-F 20 ^h 20	VOL FLIGHT AF-1813 VIK RASBOURG VIK 10 ^h 40	VOL FLIGHT A. FR. 2135 VIK OUARGLA VIK MARSEILLE 20 ^h 45	VOL FLIGHT ALITAL. 620 VIK TURIN VIK 20 ^h 50	VOL FLIGHT AF II. 1201 VIK NICE VIK 20 ^h 50	VOL FLIGHT SWISS. 141 VIK ZURICH VIK BALE 21 ^h 00	VOL FLIGHT A. INT. 6821 VIK TULOUSE VIK 21 ^h 10	VOL FLIGHT P. BRASIL. 4 VIK B-AIRES VIK LISBONNE MONTVIDEO 21 ^h 15	VOL FLIGHT A. INT. 5811 VIK LYON VIK 21 ^h 40
--	--	---	---	--	---	---	--	--	--	--	--	---	--	---	--	---	---

LES NUMEROS DES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT NORMALEMENT AFFICHES PENDANT:
 1 HEURE POUR LES VOLS INTERCONTINENTAUX,
 45 MINUTES POUR LES VOLS EUROPEENS,
 35 MINUTES POUR LES LIGNES INTERIEURES.
 ILS SONT ANNONCES AVEC LES MEMES DELAIS PAR HAUT-PARLEUR.

GATE NUMBERS ARE USUALLY INDICATED FOR PERIOD OF:
 1 HOUR PRIOR TO DEPARTURE FOR INTERCONTINENTAL FLIGHTS
 45 MINUTES FOR EUROPEAN FLIGHTS
 35 MINUTES FOR DOMESTIC FLIGHTS
 ANNOUNCEMENTS ARE SIMULTANEOUSLY MADE BY PUBLIC ADDRESS SYSTEM.



VITRINE DE LA MODERNITÉ
 A SHOWCASE FOR MODERNITY



Passagers sur le parvis du Grand Hall, 1961.
Passengers on the forecourt of the Grand hall, 1961.

renommés. C'est à cette époque que la Pan American Airways devient la Pan Am et adopte le *globe logo* sur les conseils d'Edward L. Barnes et Charles Forberg⁸⁷. Raymond Loewy redessine entièrement l'identité visuelle de United Airlines⁸⁸ et le logo de la TWA⁸⁹.

En France, l'évolution de l'identité visuelle d'Air France est confiée à différents concepteurs de renom⁹⁰. Charlotte Perriand aménage ainsi les agences de la compagnie à Londres et à Tokyo. En 1962, Marc Bohan, couturier chez Dior, dessine les nouveaux uniformes des hôtes. La même année, Roger Excoffon* invente pour le logo

equivalent of 20,000 euros.⁸³ During the 1950s, air travel gradually ceased to be an exclusive privilege for a wealthy elite and became a form of mass transport. Lower cost flying became possible with the invention of tourist and economy classes. In 1954, for the first time, American airline companies earned more money from economy class tickets than from first class ones.⁸⁴ Between 1956 and 1961, the price of a return flight Paris to New York was divided by three.

The commercial boom allowed companies to purchase more aeroplanes and led to a substantial renewal of the kind of image they wished to project. This image needed to be modernised to keep up with the modernity of their airliners.⁸⁵ The aesthetic makeover concerned all the elements that could possibly symbolise the company for its clients: the logo, the interior design of the cabins, the clothes of the stewards and air hostesses.⁸⁶ Companies often commissioned well-known designers and creators to do this work. It was at this time that Pan American Airways became Pan Am and adopted the globe logo recommended by Edward L. Barnes and Charles Forberg.⁸⁷ Raymond Loewy was hired to redo the visual identity of United Airlines⁸⁸ and redesign TWA's logo.⁸⁹

In France, the evolution of Air France's corporate identity was the work of several well-known designers.⁹⁰ Charlotte Perriand designed the company's agencies at London and Tokyo. In 1962, Marc Bohan, a couturier with Dior, designed the new uniforms for the hostesses. The same year,



« Bom dia Paris ! » Un B 707 de la VARIG à Orly, 1969.
‘Bom dia Paris !’ a VARIG B 707 at Orly, 1969.

d'Air France une nouvelle police de caractère : l'Antique Olive⁹¹. Pierre Gautier-Delays*, qui commence sa carrière chez Raymond Loewy, est le principal décorateur qui travaille pour la compagnie. Il aménage ainsi, dans les années 1960, plus de soixante agences dans le monde⁹². Il réalise aussi les aménagements intérieurs des B 707 et des B 747*. Les nouveaux logos des compagnies aériennes, déclinés de la livrée des avions aux sacs de voyage, deviennent, à partir des années 1960, les emblèmes du voyage.

the typographer Roger Excoffon* invented a new typeface—Antique Olive—for the Air France logo.⁹¹ Pierre Gautier-Delays*, who began his career with Raymond Loewy, was the main decorator to work for the company. During the 1960s, he designed more than sixty agencies for the company throughout the world.⁹² He also designed the cabin interiors for the company's B 707's and B 747's*. From the 1960s, the new logos of airline companies, seen on the aeroplanes themselves and on branded travel bags, became the emblems of travel.



L'embarquement des passagers avec les hôtesses d'Aéroport de Paris, 1961.

Page de droite : Orly-Sud et Orly-Ouest vus depuis l'est en 1973.

Passengers boarding, with Aéroport de Paris hostesses, 1961.

Next page: Orly-Sud and Orly-Ouest, from the east, 1973.

Paradoxalement, la mise en service d'Orly-Ouest annonce la fin d'Orly comme principal aéroport de Paris. Conçu à l'origine pour des avions à hélice, Orly est dès son inauguration condamné à la saturation. Il était impossible pour les concepteurs de l'aéroport d'envisager le boom du trafic aérien des années jets. En 1965, on prévoit un trafic aérien de 23 millions de passagers pour Paris en 1980⁸⁰ ; quatre ans plus tard celui-ci est estimé à 40 millions⁸¹. Pour répondre à une telle demande, l'Aéroport de Paris lance le chantier d'un nouvel aéroport au nord de Paris, à Roissy-en-France, un projet de 3 200 ha. Roissy 1* est inauguré en 1974. Le Grand Orly n'aura été l'aéroport principal de Paris qu'une petite quinzaine d'années.

year. The earlier terminal installations were now called Orly-Sud (Orly 4). The greater Orly project was completed.

As the construction of the airport progressed, the metamorphosis of the Longboyau plateau also advanced. To the north of the airport, at Rungis, a wholesale food market was built from 1964 to 1969, replacing the nineteenth-century market halls in central Paris. This market also necessitated new

infrastructures. The number of motorway lanes between Paris and the plateau was doubled. At La Belle-Épine, the crossroads between two main roads, the Nationale 7 and the Nationale 186, were transformed into a cloverleaf motorway interchange, justified by the opening of a major shopping centre in 1971. In less than twenty years, the arrival of Orly airport had completely modified the landscape to the south of Paris. Paradoxically, the opening of Orly-Ouest marked the end of Orly as the main airport for Paris. Originally designed for propeller-driven aircraft, Orly was to reach saturation rapidly. It was impossible for the airport's original designers to imagine the tremendous development of air travel the jet age would bring. In 1965, forecasts for the number of passengers using the Paris airport estimated this number at 23 million for the year 1980.⁸⁰ Four years later, the number was estimated at 40 million.⁸¹ To meet this demand, ADP launched the construction of a new airport to the north of Paris at Roissy-en-France, a project covering 8,000 acres, more than 12 square miles. The Roissy 1* terminal was inaugurated in 1974. Greater Orly's role as the main Paris airport had only lasted fifteen years.

