



L'héligare de Paris : un bâtiment utilitaire, mais le réceptacle d'une grande Histoire...

La naissance de l'Héliport de Paris remonte au 1^{er} mars 1957, quand ses installations ont été présentées aux autorités et à la presse. Implanté à l'intérieur de l'aérodrome, il avait été construit pour recevoir le trafic de la compagnie belge Sabena entre Paris et Bruxelles à l'occasion de l'exposition Universelle de 1958. Il était constitué d'une héligare, d'une aire d'atterrissage, de parkings et d'une soute à carburant, et il était desservi par une extension spécifique de l'avenue de la Porte de Sèvres. L'ouverture de la ligne, organisée en grande pompe le 3 mars, a réuni une cinquantaine d'hélicoptères dont huit Sikorsky S-58 de Sabena, qui avaient amené de nombreuses personnalités.

Après, donc, 68 ans d'activité, la vocation de l'héliport va être modifiée drastiquement, à compter de 2025. Cette décision impose la cessation de l'activité commerciale sous sa forme actuelle, et une fréquentation limitée en bonne part aux missions régaliennes et aux transports médicalisés. Les surfaces vont être diminuées de plus de la moitié, et les bâtiments actuels vont être démolis. Le visage du futur l'héliport sera profondément différent, et il n'est pas prévu de conserver l'héligare. Cependant cet endroit est le porteur symbolique d'une charge mémorielle essentielle... Il s'agit de toute la profondeur de l'Histoire de l'aéronautique, sur le terrain d'Issy-les-moulineaux durant les douze décennies écoulées.

Depuis 1957 c'est dans l'héligare, un bâtiment modulaire d'environ 200 m² ouvert sur l'actuelle place de la Porte de Sèvres, que le trafic d'hélicoptères parisien est géré. Elle abrite l'ensemble des services de l'*Héliport de Paris – Issy-les-moulineaux – Valérie André* ⁽¹⁾, et accueille les visiteurs. Sa relative discrétion vue de l'extérieur contraste avec son importance capitale, sa prééminence, même, du côté piste. Non seulement du point de vue pratique, car elle est bel et bien le « cœur battant » de l'héliport, mais encore dans une vue symbolique. Les métiers de l'hélicoptère sont

¹⁾ Depuis le 8 mars 2022, la plate-forme est dédiée à Madame le médecin général-inspecteur Valérie André (1922-2025), pilote, pionnière du secours en hélicoptère, première femme admise dans le corps des officiers généraux. Une plaque installée devant l'héligare, côté piste, rappelle cette dédicace.

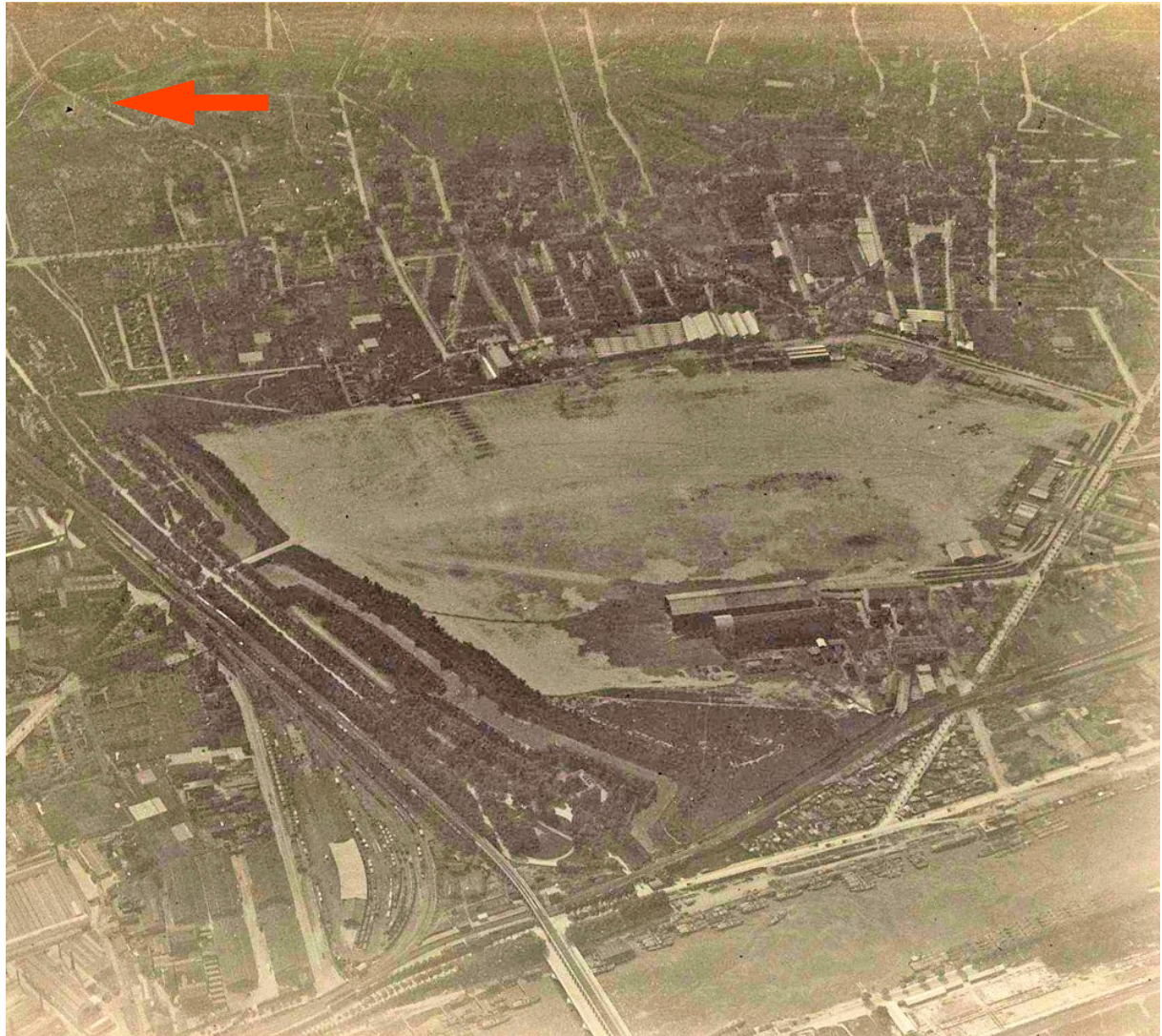


pour la plupart des métiers d'excellence, où la passion n'est jamais éloignée de la pratique professionnelle. Et l'héligare de Paris est bien le lieu où se rencontrent, depuis son ouverture, les faits et les affects qui font l'existence de la plate-forme. Par voie de conséquence elle constitue naturellement le réceptacle de la mémoire ancienne du lieu.

Or, si la vie de la plate-forme a été marquée par d'innombrables faits significatifs, certains d'entre eux ont incité plus fortement au repli sur soi-même... C'est en effet depuis 1957 qu'ont été pratiquées sur le terrain les reprises d'emprise les plus marquantes : alors qu'il couvrait quelque 45 hectares à l'installation de l'héliport, il totalise moins de sept hectares en 2025... Le changement de vocation a évidemment eu un impact considérable sur le lieu et sur les gens : l'héliport est désormais entouré d'immeubles de bureaux, d'espaces verts, d'équipements sportifs... Lesquels ont eu pour effet de « fondre » dans l'environnement urbain, en quelque sorte, la plate-forme réduite. « *Comme peau de chagrin* », a dit un mécanicien. La transmission de sa mémoire en a été altérée d'autant, car aucune mesure de préservation mémorielle n'est venue compenser le repli des surfaces. Et cette déperdition touche tout particulièrement les périodes les moins connues du public.

De plus, quand on fait des recherches sur l'Histoire du terrain d'Issy-les-moulineaux, on est inmanquablement frappé par le grand volume, mais la grande dispersion, des sources publiées disponibles sur la période « héroïque ». Et aussi par la rareté des sources publiées qui concernent les périodes ultérieures. En fait il n'y a aucune synthèse, et aucun ouvrage publié sur l'historique de la plate-forme ne pourrait favoriser la préservation de la mémoire. A l'exception de la petite notice réalisée par la commission historique de l'UFH, seule une plaquette a été réalisée et diffusée il y a une quinzaine d'années par le Musée d'Issy-les-moulineaux. Encore traite-t-elle uniquement de la période « héroïque ».

L'importance historique que revêt ce lieu est un fait, comme tel incoercible. Sa situation d'oubli, déjà engagée, ne doit pas s'accomplir. Or il y a un porteur symbolique de sa mémoire, c'est l'héligare de l'Héliport de Paris – Issy-les-moulineaux – Valérie André. Partant, il serait incompréhensible que ce bâtiment ne pût pas être préservé de la destruction qui le menace, et conçu comme un lieu de patrimoine et de conservation de la mémoire, à l'attention des générations futures...



Une des premières vues aériennes générales du champ de manœuvres d'Issy-les-moulineaux, en 1916. A cette époque il couvre encore 63 hectares. La flèche rouge indique le Nord. De gauche à droite on voit le chemin de fer de petite ceinture et la gare de Javel, le boulevard Victor, les fortifications et leurs douves, encore en eau, et la Porte de Sèvres. Les hangars côté Est sont ceux de Caudron, côté Ouest on voit les deux grands hangars à dirigeables (Astra et Clément-Bayard), puis un alignement de hangars (en particulier de chez Voisin) au Sud. L'usine Nieuport est partiellement visible contre le bord droit de la photo. La Seine est bien visible en bas de la photo. (IGN-Géoportail)



L'héligare de Paris le 28 février 1957, veille de son inauguration. Le grand bâtiment à l'arrière-plan est l'usine mise en service en 1914 par la Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité à l'Ouest du Champ de manœuvres d'Issy-les-moulineaux (archives de l'aviation civile)



L'héliport le 3 mars 1957, lors de son inauguration. On voit bien l'héligare, au centre de la photo, implantée profondément dans l'emprise. (Time-Life)



L'héliport en 1959. On distingue à droite le monument à Farman, implanté au milieu de l'avenue. A gauche un des Sikorsky S-58 de Sabena est stationné sur le parking devant l'héligare. La voie plantée d'arbres en haut de la photo est le boulevard Victor. (archives de l'Aviation civile).



L'héliport en 2010, vu du côté piste. Le petit bâtiment blanc (garage du service d'incendie) est beaucoup plus récent que l'héligare (archives de l'Aviation civile)