



HAL
open science

L'aéroport et la condition métropolitaine

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. L'aéroport et la condition métropolitaine. La ville autrement, l'énergie des réseaux, Autrement, pp.88-91, 2010, Coll. The Mook, 9782746714076. hal-00581047

HAL Id: hal-00581047

<https://enpc.hal.science/hal-00581047>

Submitted on 13 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le Mook autrement

Magazine / book

Le Mook (magazine / book) raconte le changement, ses lieux, ses acteurs et leurs démarches, avec une vaste panoplie d'écritures et d'images. Il propose des focalisations originales, parfois inattendues, toujours révélatrices. Cette diversité, autant narrative que graphique, veut susciter chez le lecteur plaisir de lire, de découvrir, d'inventer.

Le flux permanent des réseaux stimule notre environnement et le territoire urbain devient interactif. Les *hubs* sont sur le web, les piétons se connectent à leur mobile, les tramways innovent et nos maisons deviennent des centrales. L'ensemble est pensé avec l'objectif de maîtriser la croissance urbaine. Est-ce un jeu ? une science ? un art ? Il est possible et réjouissant de dépeindre ce paysage en pleine mutation.

Le Mook, *La Ville autrement*, propose de s'immerger au cœur de la toile urbaine, en France principalement, pour y observer les nœuds, les ficelles et les zones de partage. Le corps urbain est ici commenté par ceux qui participent à le faire évoluer en explorant de nouvelles approches : urbanistes, architectes, ingénieurs, mais aussi paysagistes, journalistes, acteurs culturels, photographes et scénaristes. Tous témoignent des multiples connexions possibles pour améliorer notre environnement, et nous invitent à prendre conscience de l'influence des réseaux sur nos modes de vie.

Cet ouvrage a été réalisé avec le soutien de

GDF SUEZ



Imprimé et broché en Belgique

ISBN : 978-2-7467-1407-6

20 €

Illustration de couverture : © Séverine Assous

autrement

autrement

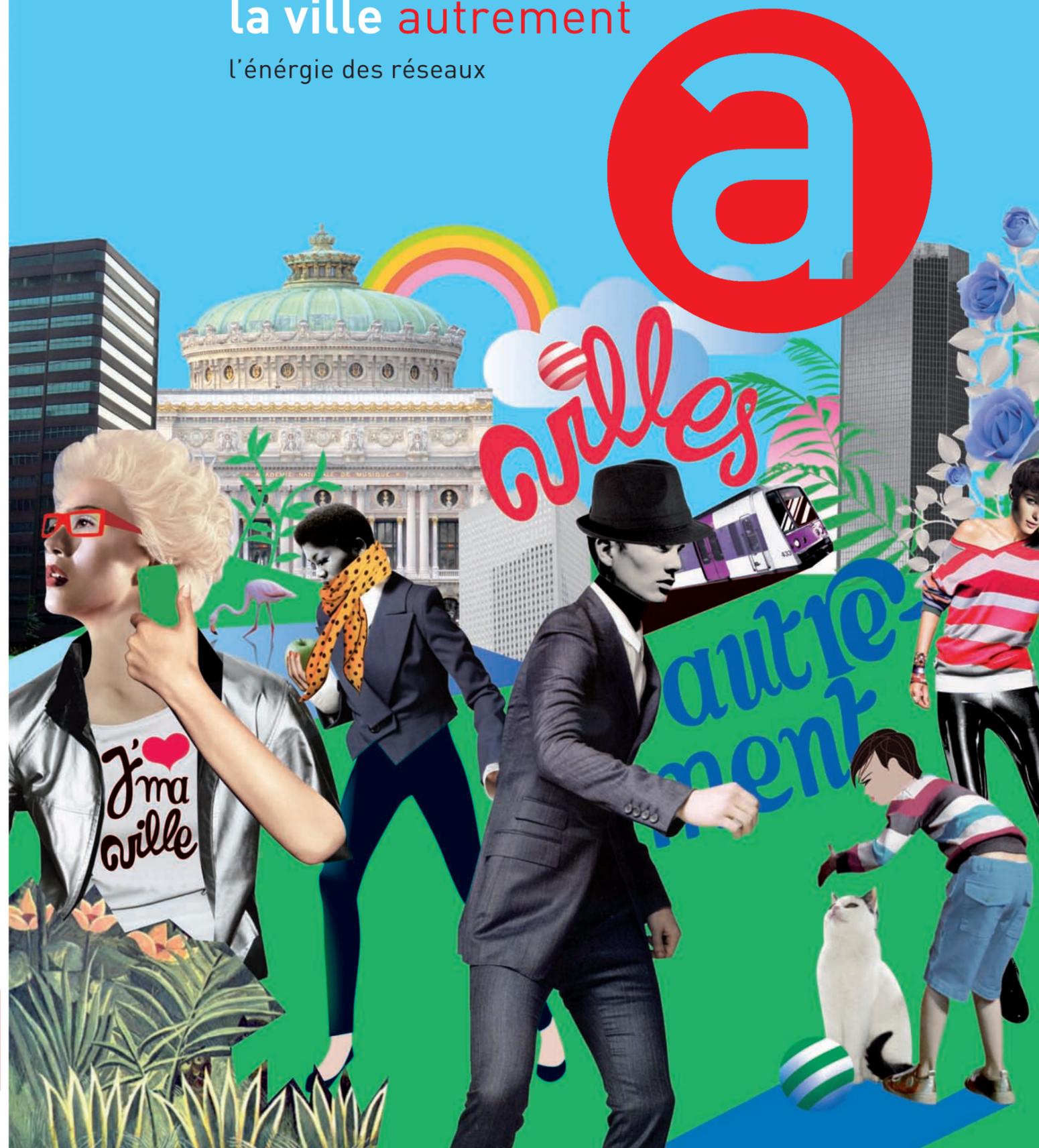
la ville autrement

LE MOOK @

LE MOOK
AUTREMENT

la ville autrement

l'énergie des réseaux





L'imaginaire lié au déplacement et à la condition métropolitaine est évoqué à travers le cas de l'aéroport de Roissy, une référence internationale éclairée par d'autres figures aéroportuaires emblématiques : New York, Hong Kong et Shanghai.

L'AÉROPORT

et la condition métropolitaine

« Non-lieu », « ville générique », « espace des flux » : depuis une vingtaine d'années, l'aéroport est devenu l'un des terrains favoris d'observation pour les analystes de la ville contemporaine. Suscitant fascination ou âprement critiqué, parfois même décrit comme contre-utopie – urbaine, techniciste, sociétale –, l'aéroport incarne aujourd'hui une sorte de leçon critique, illustrant, comme un miroir déformant, la confusion des échelles dont témoigne de plus en plus notre environnement contemporain. Hybridation du global et du local, du gigantisme et du détail, de l'intensité et de la diffusion, de l'ubiquité et de l'attente, de la puissance et de la défaillance, du futur et de l'antériorité : ces notions apparemment antagoniques cristallisent dans ce nouvel espace de débat.

Mobile en métropole

La grande vitesse – aérienne ou ferroviaire, par exemple – et l'instantanéité digitale ont progressivement affecté notre perception du déplacement, de sa civilité, de ses lenteurs, de sa déambulation. *Mobilis in mobili*, l'homme est vitesse, il peut, en théorie, être partout et nulle part¹. En augmentant notre réalité, ces nouvelles « prothèses » mobiles nous renvoient en même temps à notre impuissance. La quête impossible de l'ubiquité génère des attentes frustrées, le sentiment d'immobilité croissant à mesure que la mobilité s'accroît. La transgression des limites – inconcevable hier, désormais à portée de main –, nous rend héroïques et schizophrènes à la fois. Car là où l'objet paraît aussi parfait, la faille semble fatale. La massification des transports provoque quant à elle des renversements de perspective, un transport de prime abord élitiste – comme l'étaient

l'automobile ou l'avion à leurs débuts – pouvant s'avérer – dès lors qu'il se massifie largement – banal, polluant, pénible. Ces innovations successives ont profondément modifié notre lecture de la durée et, de façon plus significative encore, la conception et la perception de l'espace. Elles réinterrogent en particulier les définitions des villes, leurs processus de développement, leurs relations de dépendance, leurs formes, leurs seuils et leurs limites. L'alliance complexe de la distance de temps et de la distance physique renouvelle notre rapport au déplacement et au territoire. En certains points, l'espace est comprimé par l'accélération des flux. Ailleurs, au contraire, il accentue son isolement du fait même de son absence de connexion suffisante au réseau global. Au sein même des métropoles les plus développées, les écarts se creusent. Des frontières se redessinent, insidieuses et mouvantes.

Ce mouvement d'expansion généralisée des mobilités, physiques et virtuelles, collectives et individuelles, s'accompagne parallèlement de l'émergence d'un ensemble de phénomènes dont le caractère inédit rend délicates leur anticipation et leur représentation. Sous l'emprise grandissante de notre action, la découverte progressive du monde et de sa finitude a réduit la terre à une totalité maîtrisable et, du même coup, fragile. Les dérèglements climatiques, de même que le dévoilement de la télésurveillance, thèmes fétiches des auteurs de science-fiction, figurent parmi les nombreux symptômes de cette accélération des mutations et de leur nature imprévisible. Le désir d'un pouvoir démultiplié et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie se double d'un effroi devant la dénaturation de l'homme, que les modalités de réalisation de ce désir pour-

raient impliquer². Tel Janus aux deux visages, ce qui apparaît merveille peut figurer cauchemar, la ville n'échappant pas à ces représentations ambiguës.

Refondations urbaines

Dans cette montée des paradoxes, la figure de l'aéroport est souvent convoquée pour illustrer le paradigme de la globalisation de même que l'apparition de spatialités inédites. Cité globale qui place le Grand Paris à quelques heures de l'Europe, où chaque jour séjournent près de 100 000 employés et transitent plus de 150 000 passagers : derrière la vitrine Roissy, l'infrastructure de la mobilité aérienne façonne un nouvel environnement, dont les liens avec la fabrique urbaine sont étroits.

D'une part, on observe l'intensification des lieux d'échanges, qui doivent être de plus en plus intégrés. Ces phénomènes de compression se traduisent notamment par un accroissement de leurs dimensions physiques. Condensant une palette impressionnante de services, le système d'aérogares Roissy 2 figure à la fois un bâtiment, une infrastructure, un nœud de transports terrestres très performant – avec le RER, le TGV et le VAL –, un ensemble urbain, un dispositif de croissance par séquence. D'autre part, on observe une distension de l'espace urbain, encouragée par l'accroissement des vitesses et des libertés de mouvement. En prospérant, l'objet aéroportuaire conquiert des pans entiers de territoires satellisés à distance. L'histoire des aéroports parisiens illustre ce déplacement progressif des équipements, au fur et à mesure du développement de la métropole. La naissance de Roissy, au milieu des années 1960, s'inscrit ainsi dans le projet ambitieux de réforme de la région capitale imaginé par Paul Delouvrier et ses équipes – et que publie *Paris Match* en 1967 dans deux numéros à sensation. Future porte d'entrée de la cité en devenir, la nouvelle plateforme est alors reliée par aérotrain à Paris et Lille. Un autre aéroport, Paris III, qui ne sera pas réalisé, est aussi projeté au nord-ouest de Paris. L'ensemble dessine une nouvelle architecture métropolitaine innervée par les flux à grande vitesse.

Réaliser le futur ?

Compression et distension, concentration et éclatement : ces deux processus en apparence contradictoires sont en fait intimement corrélés et révèlent tous deux les phénomènes d'agrandissement inédits dont témoigne l'ère des métropoles. Ils soulignent également le lien étroit que noue l'aéroport avec sa ville d'accostage. Centralité périphérique, porte d'entrée emblématique de la métropole, borne temporaire de son extension, ces caractères spécifiques façonnent la personnalité urbaine de l'aéroport. Cette position d'entre-deux ne date pas d'hier ; l'histoire des aéroports est profondément ancrée dans celle des villes, ou plus précisément celle du futur des villes. Très tôt, les urbanistes et les aménageurs se sont emparés du sujet aérien pour alimenter leurs réflexions sur la ville du futur. Cette dimension du futur à réaliser n'a pas cessé de façonner les contours architecturaux et urbains de l'aéroport. Elle constitue l'un des moteurs de la vitalité de son imaginaire. Elle explique aussi le caractère culturellement différencié des aéroports, en

dépité de leur dimension transnationale. À regarder de plus près l'histoire comparée des aéroports de Paris et New York, on relève à la fois des convergences et des divergences³. Toutes deux cités pionnières de la conquête de l'air, elles incarnent des lieux emblématiques de l'histoire aéroportuaire. Figurant parmi les premières grandes plateformes internationales ouvertes dans l'entre-deux-guerres, les aéroports du Bourget et de La Guardia sont réalisés à deux ans d'intervalle, dans la perspective de l'Exposition internationale de Paris (1937) et New York (1939). Instrument de propagande et de représentation, l'aéroport est ici consacré comme l'emblème capital des villes qui aspirent à figurer sur la scène géopolitique. La Seconde Guerre mondiale ouvre la voie d'un formidable essor de l'industrie aéronautique. Vitaines urbaines, les aéroports d'Idlewild – rebaptisé, depuis, John Fitzgerald Kennedy – et Orly ouvrent à quelques années d'écart, dans un contexte d'euphorie moderniste marqué par les Trente Glorieuses en France et l'avènement de la société suburbaine aux États-Unis. Créés ou refondés au tournant du premier choc pétrolier, les aéroports de Roissy et Newark consacreront, quant à eux, la démocratisation du transport aérien. Massification, terrorisme, pollution : conçues comme prototypes, ces nouvelles structures exploreront la question de l'incertitude comme paramètre du projet aéroportuaire.

Incertain durable

Infrastructure de l'hypermobile, l'aéroport est aussi l'un des monuments les plus immobiles qui soient. C'est bien l'un des paradoxes les plus critiques auxquels est confronté l'univers aéroportuaire. On connaît les temps longs de la fabrique urbaine, mais en même temps s'accélérent les rythmes de l'offre et de la demande, favorisant des adaptations permanentes. Mû par cette course à la démesure, cette soif de nouveauté, le système est en permanence déstabilisé. L'histoire de la construction de Roissy est symptomatique de cette difficulté à réaliser un équipement ultraperformant alors que l'incertitude des programmes règne en maître à tout instant. Le processus séquentiel selon lequel les aérogares de Roissy 2 se sont édifiées l'une après l'autre, de 1982 jusqu'à nos jours, a procédé à la fois des difficultés d'investissement que rencontrait l'entreprise Aéroports de Paris chargée de la construction de l'équipement, et des hésitations sur l'avenir du transport aérien qu'il fallait pouvoir juguler. Avancer par étape dans un système global : au moment même où se construit la première aérogare de l'aéroport, s'élabore déjà ce futur dispositif qui privilégie un développement segmenté et continu, par additions successives d'éléments. Quatre modules sont ainsi réalisés jusqu'à l'arrivée en 1994 de la future gare d'interconnexion TGV. Cette transition coïncide avec l'avènement de l'ère des *hubs*. Mis en place avec la libéralisation du transport aérien, ce dispositif de concentration des flux est adopté peu à peu par les grandes compagnies aériennes qui y voient là un moyen de rentabiliser leurs flottes en rapatriant leurs avions sur une plateforme unique. Ces données, conjuguées à la complexité croissante des parcours passagers – formalités, sûreté, attentes –, remettent en cause l'intérêt de l'éclatement des aérogares en petits modules. Il devient

nécessaire de re-centraliser l'ensemble en créant des unités plus importantes. Quinze ans après l'ouverture de Roissy, une troisième génération d'aérogares s'échafaude, dont 2F sera le prototype, achevé en 1998. Avec l'intensification du trafic, deux longilignes satellites d'embarquement viennent encore clore momentanément le dispositif. La reprise est perpétuelle dans l'aéroport, ce qui fait dire à Paul Andreu, son architecte, que « chaque projet est un monde clos et complet et, dans le même temps, une partie seulement d'un ensemble plus vaste, que l'on reconstruit en permanence⁴ ».

Cette fabrique ininterrompue depuis trente-cinq ans, qui a vu le passage d'un transport d'élite à la massification, la création d'un territoire hors la ville puis son absorption au cœur du Grand Paris, a aussi produit une œuvre architecturale inédite, de Roissy 1 récemment réhabilitée à Roissy 2F, cathédrale de verre. Ce patrimoine vivant négocie en permanence les modalités de sa transformation avec les exigences implacables du transport aérien. Soumise à l'injonction de l'hypermodernité et de l'ultraperformance, renonçant enfin à l'impératif extensif, l'autorité aéroportuaire est désormais confrontée au défi de la stratification urbaine. C'est à l'aune de sa réintégration dans la sphère urbaine que doit être interrogée la « durabilité » de l'aéroport métropolitain, destiné à survivre aux crises qui ne manqueront pas de survenir.

Miroir de la ville en devenir

Si l'aéroport figure un corps détaché de la ville, il est en même temps l'un des épicycles de sa mutation contemporaine. L'exemple de la création du nouvel aéroport de Hong Kong, dans le contexte politique de rétrocession de l'archipel au gouvernement chinois, en est une bonne illustration. Anticipant l'échéance de 1997, la cité-État a considéré que l'aéroport était l'une des cartes maîtresses du maintien de son indépendance et de sa visibilité sur la scène internationale. Déplacé vers une île située à une trentaine de kilomètres, le nouvel aéroport de Chek Lap Kok, conçu par Norman Foster, a constitué l'un des premiers échantillons de ces mégaterritoires que nous voyons se développer en Asie depuis une quinzaine d'années ; la création de l'aéroport s'est aussi accompagnée d'un plan de réaménagement profond de l'archipel, conduisant à la création de nouvelles infrastructures et de villes satellites. L'aéroport périphérique a enfin suscité le renouvellement de l'hypercentre, à travers la création de nouveaux polders et la réalisation de deux aérogares *in-town* qui, chacune, intègrent en un seul bloc l'ensemble des fonctionnalités que peut offrir l'aéroport le plus moderne, excepté... l'embarquement dans l'aéronef. Équipée de ce nouvel arsenal, la métropole hongkongaise est désormais l'une des centralités stratégiques de la mégalopolis émergente de la rivière des Perles, qui s'étend sur plus de 150 km, de Hong Kong à Guangzhou.

De Hong Kong à Singapour, de Séoul à Osaka, les méga-aéroports figurent les nouveaux emblèmes des cités globales, pièces stratégiques d'une refondation mégapolitaine. Monuments du futur, ils sont le terrain d'expression d'une fabrique du spectaculaire. En témoignent l'aéroport de Shanghai-Pudong, dont la desserte

s'effectue grâce au nouveau Maglev, train à sustentation magnétique circulant à 250 km/h. L'arrivée à l'aéroport est conçue comme une séquence scénarisée. Au cœur de ce grand paysage, les dessins des infrastructures manifestent une volonté de mise en scène dynamique de l'espace. Immense, l'aérogare, dessinée par Paul Andreu, intériorise la démesure. Rampes et passerelles, balcons et mezzanines, galeries et halls vitrés, trahissent une vision dramatique de l'espace.

Conçu comme utopie, l'aéroport endosse le rôle difficile du futur réalisé, trop vite dépassé, suscitant espoirs et désillusions. Le dialogue qu'ont noué la ville et son aéroport est à double sens puisque ce dernier, en réalisant la fiction dont la ville est la source, réinterroge à son tour l'avenir. Dans une dimension négative, l'accumulation l'assimile à un perpétuel futur antérieur et à la condensation des problèmes urbains les plus aigus. Dans une dimension positive, il incarne un futur prospectif et un panel des questions urbaines les plus stimulantes.

NATHALIE ROSEAU

Illustrations p. 92-93 : Martin Etienne

Pages 88. Vue aérienne de Roissy 2 © Aéroports de Paris, Photothèque du laboratoire.

1. Paul Virilio, *Esthétique de la disparition*, Paris, Baland, 1980.
2. Antoine Picon, *La Ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 1998.
3. Étudiées dans Nathalie Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, thèse de doctorat, université Paris-Est, 2 vol., 2008. Ouvrage à paraître aux Éditions Parenthèses (Marseille) en 2010.
4. Paul Andreu, 10 juin 2002, www.paul-andreu.com