



HAL
open science

Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York. Cahiers d'Epistémê, 2008, 2, pp.189-204. hal-00585233

HAL Id: hal-00585233

<https://enpc.hal.science/hal-00585233>

Submitted on 13 Dec 2018

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.

CAHIERS D'ÉPISTÉMÉ

2

Histoire et philosophie des sciences et des techniques

« Et comment le tributaire finit les populations/quel était les peuples les bestes
Et comment le peuple d'après »



Laboratoire Épistémé (EA 2971)
Université Bordeaux 1

2008

UNE ICÔNE À L'ÉPREUVE DU FUTUR, QUEL AVENIR POUR LE TERMINAL TWA DE NEW YORK ?

Nathalie ROSEAU*

Résumé : L'aéroport *John Fitzgerald Kennedy* à New York fait partie des grandes réalisations aéroportuaires d'après-guerre. Lieu de cristallisation du récit fulgurant du « rêve » aérien, il fut considéré à l'époque comme un objet architectural et urbain remarquable, à la fois référence et alternative pour les acteurs de la ville. L'un de ses bâtiments emblématiques, le terminal TWA, aéroport passagers créée en 1962 pour la compagnie aérienne *Trans World Airlines*, est devenu une icône mondiale, architecturale et culturelle. À la suite de la banqueroute de la compagnie en 2001, le terminal a été fermé et l'est resté depuis. Aujourd'hui menacé de destruction ou d'altération, il est au cœur d'une vive controverse opposant les propriétaires exploitants de l'aéroport et le milieu new-yorkais de l'architecture. Ardents promoteurs hier, les institutions qui ont commandé, porté et réalisé ce projet il y a plus de quarante ans en sont aujourd'hui les pourfendeurs, au nom de la nécessité d'adapter l'aéroport à l'évolution des conditions d'exercice du transport aérien. De son côté, la critique architecturale, qui avait été loquace mais partagée lors de l'ouverture du bâtiment, est désormais unanime pour défendre l'œuvre. La crise que traverse le terminal TWA s'est aggravée par l'échec répété de tentatives de mobilisation autour d'un nouveau projet fondateur. Comment, en passant de la fondation à la pratique, le système de représentations qui avait permis d'édifier de telles réalisations s'est-il brisé, conduisant à cet inextricable conflit ? L'article se propose de clarifier le processus par lequel les acteurs ont redéfini en permanence un imaginaire urbain de l'aéroport qui l'a fondé, transformé et qui aujourd'hui se fissure. En proposant de comprendre cet imaginaire comme « génie du lieu », c'est-à-dire comme une construction culturelle permettant d'interpréter la nature propre du lieu, l'article montre en quoi l'aéroport, loin d'être un non-lieu, est aussi le produit et le moteur d'un imaginaire collectif, et comment sa compréhension peut permettre de dénouer les fils de son avenir.

Mots-Clés : ville ; architecture ; imaginaire ; icône ; lieu ; patrimoine ; aéroport.

* Université Paris-Est, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTTS), UMR CNRS 8134

Citant comme exemples l'édification du réseau routier en France au cours du XVIII^e siècle, influencée par le système urbain préexistant tout en modifiant à son tour la géographie urbaine, ou la réforme administrative dans la première moitié du XIX^e siècle, rompant avec les cartes anciennes tout en procédant des modes anciens de fonctionnement économique, Bernard Lepetit concluait que « ces deux formes d'aménagement du territoire [...] permettent de souligner la manière complexe dont le système urbain participe à son propre devenir, dont il est à la fois, pour utiliser le vocabulaire de la statistique, une variable explicative et une variable expliquée [...]. Ainsi, en produisant du neuf avec le vieux et du vieux avec le neuf, le système urbain est en permanence dans un déséquilibre partiel. Il est à tout instant engagé dans un processus historique de transformation sur lui-même. »¹ Militant pour considérer l'histoire urbaine comme « histoire problème », B. Lepetit proposait alors de « reconnaître la diversité des formations humaines qui se succèdent derrière l'apparence permanente des sites et du vocabulaire pour contribuer à une définition historique de l'urbain [...] et, au lieu de réduire la complexité de la ville, de s'efforcer d'en jouer pour comprendre les processus par lesquels les acteurs redéfinissent en permanence, à la fois sans le vouloir et en le voulant, l'organisation du social au sens large.»²

Dans l'article qui suit, nous interrogerons en particulier la façon dont la ville, par son existence, est créatrice d'un imaginaire qui affecte son propre devenir. Souvent relégué à la fantasmagorie, l'imaginaire est ici interrogé dans son efficace. Exploration de l'ailleurs, déstabilisation du réel, il s'approprie la mémoire collective et cristallise les questions sociétales. En cela, il possède à la fois une fonction heuristique de référence et une fonction projective de désir. Dans ce mouvement collectif de l'imagination, des productions matérialisent parfois le passage à la pratique, intégrant, légitimant et distordant les déterminants de l'imaginaire³. Mais, une fois passé cet état suspensif de matérialisation, comment ces créations opèrent-elles leurs mutations ? Le désenchantement ou la nostalgie de l'imaginaire fondateur, combinés à un repositionnement des acteurs, ont-ils une influence sur son renouvellement, et si oui, comment agissent-ils ?

1. B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.
2. B. Lepetit, « La nouvelle histoire urbaine », in M. Agjer et B. Lepetit (dir.), *La ville : cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherche française en histoire urbaine*, Enquête : Anthropologie, histoire, sociologie, 4, Marseille, Éditions Parenthèses, 1996, pp. 27-34.
3. Cf. P. Ricoeur, *Du texte à l'action. Essais d'herméneutique II*, Paris, Seuil, 1986, pp. 237-262.

Nous proposons d'éclairer ces échanges complexes à partir de la situation que traverse actuellement l'aéroport *John Fitzgerald Kennedy* (ou JFK) à New York et plus spécialement l'un de ses bâtiments fondateurs, le terminal TWA, aérogare passagers créée en 1962 pour la compagnie *Trans World Airlines*, aujourd'hui fermée suite à sa banqueroute en 2001. Le choix de l'aéroport et du terminal comme lieux d'investigation n'est pas anodin. Souvent pris comme exemples paroxystiques d'une mutation de la notion de lieu⁴, ils sont en effet les productions d'une société et, à ce titre, en sont autant révélateurs que moteurs. Leurs mutations très rapides traduisent par ailleurs des variations notables selon les lieux, qu'il s'agisse des processus de transformation spatiale des aéroports ou de leur matérialisation architecturale par exemple⁵. Ces récits contrastés semblent ainsi contredire le discours de l'uniformisation mondiale de l'urbain par la globalisation. C'est pourquoi il nous semble utile d'aller au-delà et de nous interroger notamment sur le rôle des représentations dans la création et la transformation de ces lieux. À partir d'une analyse de l'imaginaire urbain de l'aéroport, nous tenterons ainsi de comprendre comment le terminal TWA, icône mondiale portée aux nues, fait depuis six ans l'objet d'une vive controverse, sans pour autant qu'un projet mobilisateur n'ait encore dénoué cette intrigue complexe.

Naissance de deux icônes

En 1962, l'aéroport *Idlewild* de New York, rebaptisé l'année suivante *John Fitzgerald Kennedy* en mémoire du président disparu, inaugure une nouvelle aérogare : le terminal de la compagnie aérienne *Trans World Airlines*, dit Terminal TWA. Eero Saarinen, l'architecte du bâtiment, est décédé prématurément sans avoir pu contempler son œuvre achevée⁶.

4. Cf. M. Augé, « Non-lieux et espace public », *Quaderns*, 2001, 231, p. 11 ; M. Castells, *La Société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530 ; H. Ibelings, *Supermodernisme. L'architecture à l'ère de la globalisation*, Paris, Hazan, 2003, pp. 78-88 ; R. Koolhaas, *Mutations. Harvard Project on the City*, ACTAR, Arc-en-rêve Centre d'architecture, 2001, pp. 721-742 ; D. Sudjic, *The 100 Mile City*, Harvest, HBJ Book, 1993, pp. 143-164.
5. N. Roseau, « La ville des flux, les espaces de frottement », *Faces*, Hiver 2005-2006, pp. 14-18.
6. Né en 1910, Eero Saarinen, fils du célèbre architecte finlandais Eliel Saarinen émigré aux États-Unis dans l'entre-deux-guerres, décède prématurément d'une maladie en 1961. Architecte controversé, il est considéré comme l'une des grandes figures de la deuxième génération des modernistes de l'après-guerre. Parmi ses œuvres majeures, dont certaines seront achevées seulement après sa mort, on compte notamment le *General Motors Technical Center* à Detroit, le siège social de CBS à Manhattan, le *Jefferson National Memorial*, plus connu sous le nom de *Saint Louis Gateway Arch*, et l'aéroport de Dulles-Washington. Cf. E.L. Pelkonen et D. Albrecht (ed.), *Eero Saarinen, Shaping the future*, New Haven and London, Yale University Press, 2006 et R. Martin, *The Organizational Complex*, The MIT

Parachevant un ensemble urbain et architectural dont la conception inédite défraie la chronique depuis quelques années, le terminal suscite l'enthousiasme collectif : fierté de la compagnie aérienne qui exhibe une nouvelle image de marque, consécration pour la *Port of New York Authority* – l'autorité publique aéroportuaire qui, après 20 ans de luttes acharnées⁷, réalise un équipement hors normes –, stimulation pour la communauté architecturale américaine, adhésion du public à l'ère du *jet age* incarnée dans cette architecture à la fois glamour et futuriste⁸, nouvel emblème enfin pour la ville de New York qui aspire à faire de l'aéroport la vitrine du monde réuni dans la paix d'après-guerre.

La France a également inauguré en 1961, en présence du général de Gaulle, l'une de ses grandes réalisations aéroportuaires, l'aérogare d'Orly Sud, conçue par Henri Vicariot et les équipes d'architectes, d'ingénieurs et de designers d'Aéroports de Paris. Dès son ouverture, l'édifice est admis dans le cercle des grands monuments nationaux : les visites d'Orly connaissent un succès considérable, dépassant celui de la Tour Eiffel et atteignant le chiffre de 4 millions de visiteurs en 1966. Salué par la presse, le public et les édiles de l'État et des collectivités locales, le bâtiment est l'une des réalisations phares signant l'entrée du pays dans la modernité économique et technique⁹.

Les deux bâtiments, bien que d'inspiration et d'architecture différentes – expressionniste pour le premier, moderniste pour le second – sont remarquables en ceci qu'ils matérialisent la transition d'un mode de transport embryonnaire vers un transport commercial, certes encore réservé à l'élite mais destiné dans un avenir proche à être massifié¹⁰. Cette évolution profonde se traduit en particulier par l'émergence de nouveaux *process* techniques et fonctionnels dont le Terminal passagers est à la fois le

Press, 2003, pp. 122-155.

7. Les premières années de la création de l'aéroport (1942) seront notamment marquées par un affrontement très médiatisé autour de l'enjeu de la prise de contrôle du système aéroportuaire entre la *City of New York* et la *Port of New York Authority*, autorité publique en charge du port depuis 1921. En 1947, la *Port Authority* obtient la concession des aéroports new-yorkais pour une durée de 50 ans. Lire J.W. Doig, *Empire on the Hudson. Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of Authority*, Columbia University Press, 2001, pp. 247-314.
8. L'ouverture du terminal TWA le 28 mai 1962 fut largement couverte par la presse. La chaîne NBC y consacra ainsi son show matinal très populaire *Today*.
9. Cf. G. Maoui et N. Neiertz, *Entre terre et ciel. Aéroports de Paris*, Paris, Le Cherche-Midi Éditeur, 1995.
10. Entre 1955 et 1962, le trafic de l'aéroport *Idlewild/JFK* est multiplié par 3, atteignant 11,5 millions de passagers.

cadre et la structure. À New York et Paris, ces nouvelles questions posées à l'architecture trouvent des réponses contrastées. Le terminal TWA est une grande structure de béton sans aucun obstacle intérieur, ni cloisonnement ni angle droit. Volume sculptural, courbes omniprésentes, dénivelés en pente, perspectives ouvertes, l'architecte propose de vivre une expérience de la fluidité dès l'arrivée au terminal. De son côté, Orly Sud, mégastructure d'acier et de verre, conçue selon les nouvelles techniques de standardisation, privilégie une approche rationnelle du voyage aérien que Jacques Tati mettra en scène en 1967 dans la scène inaugurale de *Playtime*¹¹.

Le terminal TWA et l'aérogare d'Orly Sud marquent l'histoire de l'architecture, celle des aéroports et celle des villes. Les deux aérogares figurent en effet des questions architecturales inédites, un nouveau type de bâtiment, un déplacement des portes d'entrée urbaines et territoriales. Par leur destination et leur matérialité, par la symbolique qu'elles incarnent dans un contexte où triomphe l'ère du progrès, ces constructions deviennent rapidement des icônes nationales. Les deux bâtiments cristallisent l'aboutissement du récit fantastique de l'épopée aérienne, récit qu'ils nourrissent à leur tour en devenant le cadre d'un spectacle public constamment renouvelé. Les dimanches à Orly sur les grandes terrasses, la mise en scène glamour de l'arrivée des stars mondiales en visite à New York, construisent peu à peu une imagerie du spectacle aéroportuaire. Le cinéma se transporte à maintes reprises en ces lieux, introduisant ainsi des références symboliques dans les films en gestation et contribuant en retour, par le succès de ces derniers, à intégrer plus encore les bâtiments dans l'imaginaire populaire¹².

Du firmament à la chute

Et pourtant, malgré cette congruence de l'histoire de la construction de deux icônes nationales, malgré l'immense succès qu'elles ont rencontré, le destin de ces bâtiments a emprunté des voies différentes, conduisant aujourd'hui à un paradoxe. En 1997, Orly Sud a été profondément rénovée par Aéroports de Paris dans le respect de son architecture et de sa fonction originelles et dans la perspective d'une intégration des besoins du futur. De son côté, le terminal TWA, fermé en octobre 2001 à la suite de la banqueroute de la compagnie aérienne, a failli être détruit, et ne doit son

11. Réalisé dans les studios de Joinville, le décor de l'aéroport-hôpital qui figure le cadre de cette première scène est largement inspiré d'Orly Sud. Cf. F. Ede et S. Goudet, *Tati. Playtime, Cahiers du Cinéma*, 2002, pp. 30-34.

12. *Men in Black* (Barry Sonnenfeld, 1997) et *Catch me if you can* (Steven Spielberg, 2002) figurent parmi les derniers films tournés pour partie dans le terminal TWA.

salut qu'à la mobilisation d'une poignée d'architectes dans le monde entier qui sont parvenus à obtenir son inscription comme *National Landmark*. Ce statut ne constitue toutefois pas un sésame pour l'avenir, sa survie et sa rénovation étant conditionnées à la recherche d'un partenaire susceptible de reprendre l'ouvrage de l'aérogare et d'en financer la rénovation.

Rénovation prestigieuse pour l'un, abandon relatif pour l'autre, comment peut-on expliquer que des bâtiments emblématiques de l'histoire des aéroports aient, de part et d'autre de l'Atlantique, des destins si contrastés ? La structure et les principes architecturaux adoptés pour le terminal TWA seraient-ils en cause dans cette impossibilité apparente de projeter un avenir pour le bâtiment ? Plusieurs objections au moins convainquent du contraire. D'une part, l'aérogare fut utilisée jusqu'à une date avancée (2001) et ne doit sa fermeture qu'à une circonstance extérieure, la banqueroute de son propriétaire. D'autre part, des projets alternatifs associant des experts aéroportuaires ont développé l'idée selon laquelle l'aérogare pouvait être rénovée et agrandie dans le respect de ses qualités originelles, tout en accueillant les fonctions modernes dont sont dotées les aérogares les plus récentes¹³. Enfin, une aérogare qui s'est inspirée de l'aérogare de Saarinen dans la fonction, la taille, mais aussi le vocabulaire technique et formel, est actuellement en cours de rénovation. Il s'agit de l'aérogare Roissy 1, conçue par Paul Andreu et les équipes d'Aéroports de Paris, inaugurée en 1974. Plus de 30 ans après son ouverture au public, le bâtiment fait aujourd'hui l'objet d'une rénovation en profondeur (tout au moins de son corps central) dont l'objectif est à la fois de restaurer les qualités d'origine et d'anticiper les caractéristiques à venir du *process* aéroportuaire¹⁴.

Nous sommes donc confrontés à ce double paradoxe apparent que la suite de l'article se propose de lever. Premier paradoxe : alors que les grands aéroports internationaux semblent suivre dans leur construction un cours parallèle, leurs mutations divergent notablement. Deux situations *a priori* voisines, deux récits différents. Deuxième paradoxe : icône mondiale, le terminal TWA se trouve aujourd'hui dans un état d'abandon, maintenu en vie par une poignée d'associations. Après avoir fait l'unanimité, l'icône fait l'objet d'âpres controverses.

13. À l'initiative de la *Municipal Art Society of New York* (MAS). Cf. « MAS shows that Saarinen's TWA terminal can fly again » et « The TWA terminal saga continues », source www.mas.org

14. N. Roseau, « Réhabiliter Roissy 1 », in *Les portes du ciel. Architectures aéroportuaires, Les cahiers des semaines des savoirs*, La maison de l'environnement, Aéroports de Paris, 1999, pp. 28-31. Plus généralement, sur la problématique de l'avenir patrimonial des aéroports de plus de 30 ans, lire B. Hawkins, G. Lechner et P. Smith, *Historic airports, Proceedings of the International "L'Europe de l'Air" Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005, pp. 221-236.

Nous l'avons vu, le problème n'est pas du simple registre technique, architectural, financier, fonctionnel, même si des difficultés de ce type persistent et ne sont certainement pas à sous-estimer. En fait, il est aussi largement culturel. À l'instar de la ville, l'aéroport peut être considéré à la fois comme le produit et le moteur d'une histoire propre, déterminée par le système de représentations des acteurs qui ont pris part à sa construction et à sa mutation. Le terminal TWA a en effet été le fruit d'un désir collectif puissant issu d'un imaginaire de l'aérien auquel une grande partie de la société américaine a adhéré¹⁵. Aujourd'hui, un nouveau contexte, des événements précipitent ou cristallisent la mutation, brisant vraisemblablement le pacte par lequel l'icône est née. Compagnie, autorité aéroportuaire, ville, architectes, public ne convergent pas vers un même objectif qui serait, à l'instar de ce qui s'est passé pour Orly Sud et Roissy 1, de se projeter vers le futur en mettant en valeur l'intégrité du bâtiment. Alors que le système d'acteurs semble s'être consolidé en France autour d'une vision partagée qui nourrit la mutation de l'aérogare, à New York au contraire il actionne une controverse violente.

Terminal City, la captation d'un imaginaire

Pour mieux comprendre les ressorts de cette affaire, il nous semble nécessaire de revenir aux « fondations » de l'aéroport. Le terminal TWA est en effet l'un des bijoux de la *Terminal City*, noyau central de l'aéroport conçu par la *Port Authority* avec l'aide de l'architecte américain Wallace K. Harrison, l'un des auteurs du *Rockefeller Center* et de l'ensemble des Nations-Unies. Système fermé d'aérogares indépendantes¹⁶, disposées en ovale autour d'un grand vide central aménagé en *plaza*, parcs, promenades et parkings, *Terminal City* est à la fois une infrastructure, un système urbain, une collection d'architectures et un paysage construit et naturel. L'ensemble fait partie du site gigantesque de l'aéroport aménagé au sein de *Jamaica Bay*, l'une des dernières ressources d'espace vierge de la métropole new-yorkaise.

Pourquoi la conception de l'aéroport a-t-elle été fondée sur une vision urbaine aussi explicite ? Les premiers aéroports n'étaient pourtant que des terrains vierges, *airfields*, aérodromes, *Flugfelds*, revêtant tous un caractère provisoire soit par leur nature propre (champs, terrains, réversibilité), soit par leur aménagement sommaire. Rien ne les prédestinait en apparence à un avenir urbain. En fait, l'existence et les concepts du « projet urbain » de

15. J. Corn, *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation, 1900-1950*, New York, Oxford University Press, 1983.

16. Dont la conception, pour une grande part, est confiée aux grandes agences américaines (Skidmore, Owings et Merrill, Pei, TAMS, etc.).

l'aéroport JFK ont leurs racines dans le formidable engouement collectif qui a suivi la naissance de l'aviation. Au début du siècle, l'invention de l'aéroplane se révèle au grand public à l'occasion de spectacles de masse, réunissant chaque fois plusieurs centaines de milliers de personnes. Meetings, démonstrations en ville, ces événements suscitent un enthousiasme partagé. Le rêve millénaire enfin à portée de main stimule dès 1910 des réflexions sur la ville du futur au sein desquelles l'avion n'occupe pas un simple rôle de figuration mais *structure* la vision et le modèle proposés. La poursuite des exploits des pionniers et les débuts prometteurs de l'aviation commerciale dans l'entre-deux-guerres alimentent encore la fiction d'une ville transformée par une nouvelle mobilité aérienne, accessible à tous à l'instar de l'automobile. En Amérique et en France, certaines figures de l'urbanisme métropolitain, tels Hugh Ferriss, Frank Lloyd Wright, Richard Neutra ou Le Corbusier, adoptent la vision aérienne à la fois comme figure de clarification et moteur du renouvellement de la ville. Dispositifs et systèmes urbains, nouvelles centralités, l'univers aérien s'invite ici dans leurs visions du futur urbain et transforme la ville dans ses parties constituantes. Le vocable de « ville aérienne » fait alors son apparition dans quelques articles de revues professionnelles architecturales et techniques aux États-Unis, l'ascension de ce nouvel imaginaire se poursuivant jusque dans la première moitié des années 30¹⁷.

Si les premiers grands aéroports internationaux voient le jour dans la deuxième moitié des années 30 – La Guardia à New York, Le Bourget à Paris, Tempelhof à Berlin, Speke à Liverpool –, c'est la seconde guerre mondiale qui inaugure la progression fulgurante de la technique et de l'industrie aéronautiques et voit, dès avant son achèvement, les réflexions aéroportuaires se renouveler. L'avènement d'une industrie gigantesque dépasse toutes les espérances sur la diffusion du transport aérien tout en réduisant le rêve de la mobilité aérienne semi-individuelle. La guerre marque ainsi une césure, d'une part parce qu'il devient nécessaire de prévoir de grands équipements aéroportuaires spécifiques, adaptés à un nouveau contexte technique et dimensionnel, et d'autre part parce que s'estompe progressivement le rêve d'une ville réformée par l'aérien.

Cette première déception s'efface au profit d'un nouvel espoir que canalise l'ensemble des acteurs qui participent à la construction des aéroports. L'Amérique de l'après-guerre connaît une croissance urbaine sans précédent dont l'empreinte est largement suburbaine du fait de la diffusion de l'automobile. De nouveaux programmes donnent lieu à une explosion

17. N. Roseau, « Les métamorphoses de l'infrastructure. New York et l'imaginaire de la ville aérienne », in Cl. Prelorenzo et D. Rouillard (dir.), *Temps des Infrastructures*, Ouvrage collectif du Groupe de Recherche Architecture et Infrastructure, Paris, L'Harmattan, 2007, pp. 57-70.

des communautés périurbaines, des centres commerciaux périphériques, des parcs d'attraction. Dans ce contexte, la *Port Authority*, assistée par les architectes new-yorkais, dont certains ont participé de près aux débats sur la ville aérienne¹⁸, invente un nouveau modèle, *Terminal City*, qui constitue un ensemble territorial et urbain d'un nouveau genre¹⁹.

Dimensions inédites sans commune mesure avec les références connues, architectures « merveilles du monde », nouvelles technologies, internationalisation du lieu, jusque dans sa toponymie²⁰, *Terminal City* nous transporte dans un monde expérimental²¹. L'aéroport reprend ici tous les attributs « classiques » de l'urbain (composition, monuments, espaces publics, urbanité) et les renouvelle librement, profitant de cette occasion pour « tester » les réflexions sur la ville du futur : *superblock* et mégastructure, parc de loisirs et artifice urbain, distension territoriale, interconnexion par superposition et intégration des réseaux. Mais plus encore, pour révéler cette nouvelle réalisation au grand jour et au-delà de la sphère des passagers aériens, encore restreinte, la *Port Authority* choisit d'ouvrir l'aéroport à tous en organisant des visites, des attractions et des tours, sur le modèle du parc de loisirs²². 90% du public de l'aéroport sera ainsi constitué de visiteurs non passagers conviés à contempler un spectacle inédit, celui de l'aéroport en mouvement. De la ville réformée qui promettait l'aérien pour tous, à l'aéroport pour tous, vitrine de la ville du futur, le pas est franchi qui voit l'utopie progressiste glisser vers ce que Patrice Flichy, à propos d'une autre utopie technique, celle d'internet, appelle l'« idéologie masque »²³.

18. Parmi eux, Hugh Ferriss, consultant pour la *Port Authority*, travaillera sur la mise en images du concept de *Terminal City*. Grande figure de la perspective à New York, il développe dans l'entre-deux-guerres des visions urbaines du futur, conférant à l'aérien un rôle structurant. Cf. Roseau, *ibid.*

19. Cf. N. Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, Thèse de doctorat, Université de Paris Est, janvier 2008, 2 volumes.

20. Des lieux phares du nouvel aéroport seront baptisés *Liberty plaza*, *International park*, *Tri-Faith plaza*.

21. Cf. « Idlewild: Unlimited airport », *Architectural Forum*, April 1955 ; « New 'City' taking form at Idlewild », *The New York Times*, April 14th, 1957 ; « A gigantic 'Terminal City' daringly new in concept and design will rise at New York International Airport during the next five years », *The New York Times*, July 31st, 1957 ; « Fabulous Idlewild: aviation's Airport city », *Airlift*, September 1959, pp. 29-50 ; « Airport of the jet age: it is New York's Idlewild, 'an authentic wonder of the world' », *The New York Times Magazine*, November 8th, 1959, pp. 9-13.

22. Cf. « Your Weekend guide visits: Idlewild Airport », *The New Haven Register*, August 25th, 1962, p. 32 ; « Forget the bird, TWA appraised », *Architectural Review*, November 1962, pp. 306-307.

23. P. Flichy, *L'imaginaire d'Internet*, Paris, La Découverte, 2001, pp. 12-16 ; P. Flichy, « La place de l'imaginaire dans l'action technique, le cas d'Internet », in P. Flichy et A. Picon (dir.), *Technique et imaginaire*, *Revue Réseaux*, Paris, Hermès Science publications, 2001, pp. 51-74.

À l'instar de la *Port Authority* qui, avec les architectes new-yorkais, capte et renouvelle l'imaginaire de la ville aérienne dans la réalisation de l'aéroport, le commanditaire du terminal TWA est également inspiré par la *romance aérienne*²⁴. TWA choisit Saarinen, à la fois parce que l'architecte est engagé dans des programmes de nature comparable, mais aussi parce que la compagnie veut imprimer une empreinte remarquable sur le site d'Idlewild. Si Saarinen crée la surprise en interprétant la commande de TWA autrement que celle-ci ne le laissait supposer, il répond à ses attentes au-delà de toutes ses espérances. L'architecte s'intègre ainsi dans la composition urbaine de *Terminal City* en tirant parti du site retenu. Mais il choisit également de se démarquer de ses voisins modernistes en créant une forme sculpturale coulée en béton, qu'aucun angle droit ne vient contrarier. L'architecte brise sans complexe les frontières entre intérieur et extérieur et dématérialise les limites. L'aérogare s'ouvre sur le spectacle de l'aérien grâce à la mise en œuvre de baies vitrées sans reflet, ainsi qu'à une perméabilité totale de l'espace. Grands volumes abrités sous de larges voûtes, passerelles, balcons, tunnels *travelators*, Saarinen invente un parcours scénique continu de la voiture à l'avion et offre une nouvelle expérience sensorielle de l'espace : « Le défi consistait à créer [...] un bâtiment pour TWA, qui serait à la fois original et mémorable [et] concevoir un bâtiment dont l'architecture elle-même aurait exprimé l'excitation du voyage. Ainsi voulions-nous que l'architecture révèle le terminal, non pas comme un espace clos et statique, mais comme un espace du mouvement et de la transition. »²⁵

Idéal et réel, un réveil difficile

La réalisation achevée, une nouvelle histoire s'engage. Si l'aéroport et ses bâtiments suscitent un véritable enthousiasme auprès du grand public et de la presse quotidienne, le milieu de l'architecture et de l'urbanisme n'est toutefois pas unanime. Certains observateurs sont critiques sur le chaos qui résulte du concept urbain et d'une liberté architecturale débridée. Urbanisme d'exposition universelle, architecture éclectique, obsolescence programmée, l'aéroport comme modèle expérimental de ville est contesté²⁶. L'aérogare de Saarinen est aussi prise pour cible, certains jugeant que le bâtiment amplifie le phénomène de foire d'architecture sans cohérence. La critique pointe également le décalage entre le concept de l'espace fluide et cinétique et la

24. Cf. « Saarinen captures spirit of flight in TWA structure », *News from TWA*, November 13th, 1957.

25. E. Saarinen, *Statement on the TWA Terminal at Idlewild*, New York, Archives of Eero Saarinen, Manuscripts and Archives, Yale University Library.

26. Cf. A.L. Huxtable, « Idlewild: Distressing Monument to Air Age », *The New York Times*, November 25th, 1962 ; R. Banham, « The obsolescent airport », *Architectural Review*, October 1962, pp. 250-255 ; « Kennedy airport faces traffic of the 60's with a 40's design », *The New York Times*, August 18th, 1965, p. 90.

réalisation qui trahit selon certains cet esprit, soit parce que des additions ou suppressions décidées en dernier ressort par le commanditaire brident l'ambition initiale, soit parce que la traduction matérielle du concept n'a pas su être à la mesure²⁷.

Le triomphe est également de courte durée pour les exploitants de l'aéroport, compagnies et autorité aéroportuaire, qui se confrontent à l'évolution accélérée du transport aérien. Face à l'arrivée de l'avion à réaction, la croissance massive du transport aérien, l'apparition et le renforcement de nouvelles procédures, le modèle vitrine de ville se délite peu à peu, à la fois parce que la réalisation déçoit, architecturalement et fonctionnellement, et parce que les acteurs qui avaient porté la réalisation se repositionnent sur l'aéroport selon ce contexte en pleine évolution. Dans les années 70, la congestion de l'espace aérien suscite de nouvelles questions environnementales. Les crises pétrolières et les premiers détournements aériens aggravent la situation du transport aérien et réduisent un peu plus encore l'idéal de rédemption par l'aérien. La carrière de l'aéroport en tant qu'attraction urbaine ou suburbaine s'arrête ainsi rapidement, laissant le champ libre à de nouveaux modèles de substitution.

De son côté, le terminal TWA engage une carrière mondiale de star à l'extérieur de l'aéroport. L'architecture aéroportuaire le consacre comme l'un des symboles de l'innovation et du renouvellement du genre. La photographie d'architecture, par l'œil de Ezra Stoller²⁸, en fait un sujet emblématique, et le cinéma choisit régulièrement le terminal comme lieu de tournage. L'image métaphorique et littérale de l'oiseau qui s'envole marquera la diffusion de l'icône alors qu'elle ne figurait pas parmi les intentions originelles de l'architecte²⁹.

Classé comme *National Landmark* en 1994 malgré les fortes objections de la compagnie³⁰, le terminal TWA a été absorbé dans la culture populaire américaine. Pourtant, et malgré cette affection que ne saurait remettre en cause l'engouement contemporain pour l'architecture et le design des années 50-60, le bâtiment s'est progressivement érodé dans sa matérialité. Face

27. La critique architecturale du terminal TWA s'inscrit dans un mouvement plus profond de critique de l'œuvre de Saarinen, jugée par certains trop éclectique à l'époque. Cf. V. Scully, *American Architecture and urbanism*, Frederick A. Praeger, 1969, pp. 195-197 ; R. Banham, « Fear of Eero's mania », *Arts magazine*, February 1962, pp. 70-73.

28. *The TWA Terminal*, Photographs by Ezra Stoller, Building Blocks, New York, Princeton Architectural Press, 1999.

29. « *The fact that to some people, it looked like a bird in flight was really coincidental. This was the last thing we ever thought about* », interview with Eero Saarinen, *Horizon magazine*, June 19th, 1959.

30. D.W. Dunlap, « TWA's hub is declared a landmark », *The New York Times*, July 20th, 1994, B1-2.

aux changements drastiques opérés dans le monde des aéroports, l'aérogare s'est en effet délitée sous l'effet des interventions engagées par la compagnie TWA, conduisant à fissurer le ciment qui avait créé l'œuvre³¹.

Crise et impasse

Mais c'est en octobre 2001, à la suite de la faillite de la compagnie, précipitée par les événements du 11 septembre, et de la fermeture du terminal, que s'opère une véritable crise dont nous ne sommes vraisemblablement pas encore sortis. Un duel oppose la *Port Authority*, aujourd'hui gestionnaire du bâtiment dans l'attente de sa reprise, soutenue par la toute jeune compagnie *JetBlue*, à quelques associations de préservation du patrimoine, dont la *Municipal Art Society of New York* et l'association internationale *DoCoMoMo*³². Pour que l'aéroport poursuive sa croissance, la *Port Authority* souhaite en renouveler ses parties constituantes de façon radicale : agrandir, moderniser, standardiser. Dans ce cadre, un projet ambitieux a été développé. Seule difficulté, la *Port Authority* renonce à maintenir le terminal TWA dans son usage premier d'aérogare, arguant du fait que celui-ci ne saurait satisfaire à ces exigences. Selon l'autorité, son avenir passe par l'adjonction dans son immédiate proximité d'une nouvelle aérogare, la suppression des satellites, ainsi qu'une « reconversion » du terminal à des usages dont les programmes sont encore en cours de recherche. Face à ces projets, des associations de préservation du patrimoine historique et quelques figures de la critique architecturale dénoncent l'amputation et l'abandon du bâtiment de Saarinen, vide et sans programme, et son encerclement par une structure qui risquerait selon eux de porter largement atteinte à son intégrité³³.

Deux visions s'affrontent donc aujourd'hui. Celle de l'entrée dans l'ère du *Megaterminal*³⁴ d'une part, qui suppose un renouvellement complet de *Terminal City* comme le résume Mark Blacklock, auteur d'une monographie de l'aéroport : « À la fin du xx^e siècle, un gigantesque programme de reconstruction s'engagera, destiné à être achevé en 2008, et conçu pour renouer avec le rêve d'un aéroport au service des passagers. *Terminal City* est

31. T. Fischer, « Landmarks : TWA Terminal », *Progressive Architecture*, May 1992, pp. 96-100.

32. International working party for *documentation and conservation of building sites and neighbourhoods of modern movement*.

33. Cf. « TWA's fight for flight: what preserves a landmark most? », *Architectural record*, November 2001, pp. 63-66 ; « Will this bird fly », *Architecture*, December 2001, p. 100 et 104.

34. Cf. « A 'New' Kennedy International Airport takes Wing », *The New York Times*, October 26th, 1997, p. 6 ; D.D. Dunlap, « Kennedy airport enters the Era of the Megaterminal », *The New York Times*, March 19th, 2000, p. 6.

morte : longue vie à la renaissance de JFK. »³⁵ Celle de la mémoire du rêve d'autre part, que *The New York Times*, témoin impuissant de cet affrontement, traduit ainsi : « La plus grande nostalgie ne nous ramènera pas les beaux jours des atours de luxe du transport aérien – les grandes toilettes et les services en argent –. Mais les voyageurs pourraient encore se délecter dans les fabuleux espaces de Saarinen. »³⁶

Dans l'espoir d'un consensus, la *Port Authority* accumule les pistes de reconversion du terminal en musée, pôle de services ou lieu d'expositions, projets qui ne convainquent ni la presse, ni la communauté architecturale pour qui le changement d'usage constituerait une première dénaturation irréversible de l'œuvre. De leur côté, des associations produisent des plans alternatifs qui suscitent également des critiques dans la presse quotidienne³⁷.

Le dernier événement en date qui fit la chronique en 2004 atteste encore de l'écart des représentations et de la radicalité des clivages. Une manifestation singulière devait prendre place dans le terminal, intitulée « Terminal 5 », nouvelle appellation du terminal. À l'initiative de Rachel K. Ward, commissaire de l'exposition, cette manifestation aspirait à utiliser le terminal à la fois comme cadre d'exposition et source d'inspiration pour des artistes³⁸. Comment l'aéroport devient à la fois lieu et objet d'art ? Tel était l'objet de cet événement artistique dont la promotion avait largement été faite dans les milieux new-yorkais. Exposition qui promettait par ailleurs, au-delà de son intérêt propre, de susciter un nouveau débat sur l'avenir du bâtiment. Malheureusement, cette exposition n'aura duré que... 1 minute, la *Port Authority* ayant décidé de la fermer pour des raisons de sécurité et de protection du bâtiment. L'événement créa un épisode critique dans cette longue crise, marquant une nouvelle fois l'échec de la mobilisation autour d'un projet fondateur³⁹.

Appels internationaux, projets alternatifs, prises de position dans la presse, manifestations publiques, les échecs répétés de ces différentes tentatives de mobilisation traduisent la fissuration du système de représentations qui avait concouru à créer d'une part *Terminal City*,

35. M. Blacklock, *Recapturing the Dream. A design history of New York's JFK airport*, 2005, p. 4.

36. « Unusual planning duel over Kennedy Terminal », *The New York Times*, November 28th, 2002, B3.

37. H. Muschamp, « Architecture hands off the baton to preservation », *The New York Times*, April 4th, 2001, B3.

38. A. Walker et R.K. Ward, *Terminal 5*, Lukas and Sternberg, 2004. Site www.terminalsfive.com.

39. « Port Authority shuts Art exhibit in Aftermath of Rowdy Party », *The New York Times*, October 7th, 2004 ; J.E. Czarnecki, Assoc. AIA, « Art Exhibition at JFK Airport's TWA terminal Abruptly shut down », *Architectural Record*, October 11th, 2004.



Figure 1 : *Terminal 5*, ex-Trans World Airlines, John Fitzgerald Kennedy Airport, New York, Architecte Eero Saarinen, Photo Yoshito Isono, Structurae, 1999.



Figure 2 : *Terminal City*, Perspective R. Corbette, 1957 (Au fond, à l'opposé du point d'arrivée de l'autoroute d'accès, le Terminal TWA), Source Eero Saarinen Collection, Manuscripts and Archives, Yale University Press.



Figure 3 : *Terminal City*, Perspective Hugh Ferriss, 1955, Source Hugh Ferriss Collection, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University in New York.

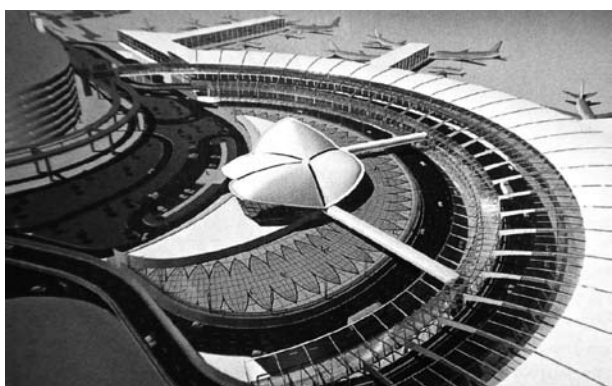


Figure 4 : Projet pour le *Terminal 5*, 2001, Architectes Bodouva and Associates.



Figure 5 : Exposition *Terminal 5*, Photo Rachel K. Ward, 2004.

d'autre part le terminal TWA. Face à ceux qui se réfugient dans la *romance* aérienne, comme nostalgie d'un paradis perdu, d'autres se projettent dans un renouvellement radical rédempteur, les deux positions antagoniques convergeant sans doute vers un même idéal de retour à l'origine.

Vers un dénouement possible ?

Dans ce contexte, les seules images du terminal TWA défendu comme icône d'un paradis perdu, ou pourfendu comme bâtiment obsolète (« *faded* » disent les Américains), suffisent-elles à nourrir le débat ? L'image iconique du monument intouchable est-elle la seule pertinente alors que d'autres fondements du bâtiment pourraient tout autant le servir et en révéler la fécondité ? La modernité du terminal TWA résulte également de ce qu'il a anticipé nombre de questions contemporaines. Ainsi en est-il des questions d'adaptabilité des *process* et des fonctions dans l'espace. La fluidité des parcours est également l'un des grands thèmes figurant au cœur de la réflexion architecturale de Saarinen. Innovation, flexibilité, mais aussi mise en spectacle et image de marque, le « logiciel » selon lequel a été conçu le terminal TWA est-il fondamentalement différent de celui qui serait le nôtre aujourd'hui⁴⁰ ?

Alors qu'un certain type de discours tend à alerter sur la diffusion des « signes » aéroportuaires dans l'urbain, l'affaire TWA est à rebours de cette transition. Elle fait pénétrer le débat urbain dans l'univers aérien, sous des formes inédites. Deux représentations du futur sont ici en présence, cristallisées par cet affrontement largement médiatisé sur la place de New York. Patrimoine ou utopie du futur, les deux figures de l'avenir suggéré sont sans doute à rapprocher comme mêmes symptômes d'une nouvelle mutation de l'imaginaire de la ville aérienne, qu'il serait utile d'approfondir. De la ville réformée à l'aéroport vitrine, prototype expérimental, nous entrons sans doute aujourd'hui dans un nouvel âge de cette histoire où le futur et l'urbain pourraient avoir une nouvelle valeur projective et régénératrice. Comment à la fois stratifier, réactiver et renouveler un imaginaire de la ville aérienne ? C'est peut-être dans cette recherche d'un nouveau sens que les acteurs de l'avenir de JFK dénoueront l'inextricable conflit qui laisse le terminal TWA inanimé depuis six ans.

40. T. Mellins, « Under American skies: preserving the historic architecture of New York City's airports », *Historic airports*, pp. 133-135, recommande aussi la rénovation du terminal TWA dans un esprit qui permettrait de renouer avec l'esprit de prototype technologique mais également architectural et urbain qui a fondé les réflexions originelles de l'aéroport.