



HAL
open science

Habiter la grande échelle

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Habiter la grande échelle. Andrea Urlberger (dir.). Habiter les aéroports. Paradoxes d'une nouvelle urbanité, MétisPresses, pp.91-100, 2012, 978-2940406494. hal-00735334

HAL Id: hal-00735334

<https://enpc.hal.science/hal-00735334v1>

Submitted on 11 Dec 2020

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.

SOUS LA DIRECTION DE
ANDREA URLBERGER

PARADOXES D'UNE NOUVELLE URBANITÉ

HABITER LES AÉROPORTS



MetisPresses

Depuis une vingtaine d'années, l'aéroport s'est imposé comme figure marquante dans les essais urbains. Les concepts ne manquent pas pour qualifier des espaces que d'aucuns semblent avoir du mal à circonscrire avec les outils d'analyse communs. Marc Augé prend appui sur l'observation du phénomène aéroportuaire pour éclairer la notion de «non-lieu» et étayer sa théorie sur la ville contemporaine. L'un de ses opuscules les plus discutés s'ouvre sur le récit d'un parcours vers Roissy, symbolique à ses yeux de l'environnement désincarné qui caractériserait selon lui nos sociétés contemporaines (AUGÉ 1992: 7-13). Rem Koolhaas inaugure quant à lui son manifeste sur «la ville générique» avec la référence aéroportuaire qui illustre également ses propos sur la *Bigness* et les échelles de l'architecture:

L'aéroport est aujourd'hui l'un des éléments qui caractérisent le plus distinctement la ville générique et l'un de ses plus puissants moyens de différenciation. (KOOLHAAS 2001: 726)

De son côté, Manuel Castells y consacre une place de choix dans un chapitre de son ouvrage, *La société en réseaux* (CASTELLS 2001), évoquant la construction progressive d'un «espace des flux», qu'il confronte à «l'espace des lieux». Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les paradoxes de notre condition urbaine. À la pratique spatiale valorisant l'expérience de la localité, s'hybride celle d'un réseau d'échanges nous transportant ici et ailleurs.

Dans ces écrits, l'aéroport apparaît comme figure emblématique de la confusion grandissante dont témoigne 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 antagonismes apparents cristallisent dans ce nouvel espace de débat. Ils soulèvent d'emblée la question de l'*intelligibilité* de ces espaces «hypermodes».

C'est à cette question que s'adressaient en particulier les expérimentations menées dans le cadre de la recherche *Aéroports Airspaces*¹. Loin d'emprunter au discours critique du *non-lieu*, elles choisissaient d'investir par la fiction, l'utopie ou le projet, un *lieu* dont la matérialité est très présente. Ce faisant, elles ont exploré quelques-unes des voies possibles de l'appropriation des espaces de la grande échelle. C'est le fil conducteur que nous proposons d'emprunter dans la suite de cet essai, en nous interrogeant en particulier sur le rôle de l'architecture comme art de l'habiter dans la formation d'environnements structurellement instables.

Une expérience sensitive

Si l'aéroport incarne pour beaucoup une figure emblématique du récit de la globalisation et des relations ambiguës qu'elle entretient avec la ville contemporaine², il est aussi le lieu d'une expérience sensitive qui ne laisse pas indifférent. S'affranchir des contraintes, transcender les limites: tel était le propos du premier *workshop* conduit à Munich par le collectif Nogo Voyages sous le titre poétique des «19 petites utopies pour l'aéroport». Même si, comme l'ont remarqué les exploitants de l'aéroport, certaines idées avancées dans les récits suggérés par les étudiants, avaient déjà été mises en pratique, il n'en reste pas moins que ces propositions réactivaient le désir de transcendance aérienne qu'évoquait Gaston Bachelard dans son ouvrage *L'air et les songes, Essai sur l'imagination en mouvement*. Le philosophe y évoquait le caractère vectoriel du psychisme aérien, soulignant cette dimension prégnante de la libération qui anime le rêve de vol (BACHELARD 1994).

À Munich, les fictions racontées se plaçaient d'abord sous le signe de la légèreté et de l'ubiquité. Des dispositifs proposaient d'échapper à la gravité («Looping», «Just Jump»); des interventions aspiraient à retrouver la sensation radicale de la vitesse aérienne. Le projet de «Direct flight tube» transformait le passager aérien en individu-capsule saisi et piloté dès son arrivée. Ici, le voyage aérien était précédé d'un voyage au sol télécommandé qui, dans son versant dystopique, nous faisait toucher du doigt l'absurdité de la prise en charge complète du passager, l'entrave à la liberté de déplacement atteignant ici son comble. D'autres récits visaient à créer des occasions de rencontre ou des expériences inédites («Meet Box» ou «Pleasure Box»). L'extériorité de l'aéroport, soulignée dans la proposition exotique du «Safaritek», renouait, quant à elle, avec l'imaginaire semble-t-il perdu de l'étonnement et du dépaysement du voyage. Toutes ou presque dénommées selon des termes anglophones – coïncidence? –, ces fictions traduisaient l'incessante quête de l'affranchissement des contraintes que poursuit l'imagination aérienne; elles avaient aussi leurs inévitables revers, l'état suspensif suscitant la peur de la chute, l'ubiquité désirée ayant pour effet d'immobiliser, le désir de rencontre ne soulignant que plus encore la difficulté de l'anonymat urbain.

Ces expériences nous ramènent à celles menées à l'initiative de l'établissement public Aéroport de Paris au tournant des années 60, alors que le transport aérien allait connaître un large essor. En 1965, l'entreprise sollicitait une équipe de psychosociologues pour mieux comprendre les attentes des visiteurs et des passagers du tout nouvel espace qu'elle s'appropriait à projeter: l'aéroport parisien de Roissy (CEP 1968)³. En France, son édification marquerait un glissement majeur: l'effacement progressif de la figure du visiteur, qu'avaient subjugué le monument du Bourget ou les terrasses d'Orly, au profit de celle du passager, qui s'annonçait désormais comme le public premier des aéroports. 60 ans après l'irruption des pionniers de l'aviation dans le ciel des grandes capitales occidentales, cette mutation marquerait l'entrée définitive de l'aéroport dans l'ère de la ville des flux. Au spectacle de l'aéroport en mouvement, monumentalisé au Bourget et célébré à Orly, succédait l'expérience du voyage, massive et routinisée, et pourtant à chaque fois unique.



AÉROGARE ORLY SUD, 1961
 (IMAGE © AÉROPORTS DE PARIS).

L'étude avait duré plus de trois ans. Parmi les techniques d'entretien auxquelles les enquêteurs avaient eu recours auprès des exploitants et des voyageurs sujets de l'étude, le rêve éveillé, proche de l'examen psychanalytique, présentait l'avantage de placer le sujet dans une situation où ses mécanismes de défense étaient plus facilement abolis. Les conclusions de l'étude mettaient en évidence les sentiments doubles et irrationnels des passagers, partagés entre une représentation persistante mais anachronique de leur statut d'élite privilégiée, et la nouvelle image du voyage aérien, banalisée par sa démocratisation progressive. «Ce n'est plus une aventure ou un luxe, c'est un moyen de transport "banalisé", "vulgarisé" dont la fonction est purement utilitaire» (CEP 1968: 7). Déjà émergeait cette sensation d'être pris entre le rêve d'un transport personnalisé et luxueux, et la réalité imminente d'un transport de masse, contraignant et inconfortable. S'ajoutaient à cela des représentations duales liées à ce mélange d'angoisse et d'excitation, d'euphorie et de nostalgie, qui précède le vol (CEP 1968: 20). «On a l'impression de partir pour l'infini». Pour vivre cette extase de l'ascension, il fallait être seul, rompre les amarres: «une rupture brutale avec le passé, avec soi-même, avec sa vie [...] appartenir presque à l'irréel [...] là tout s'arrête [...] la vie

pour soi s'arrête». Du mouvement à l'ascension, jaillissait alors une explosion de sentiments contradictoires: puissance et émerveillement, impuissance et anéantissement. L'aspiration à la transcendance, réactivée par l'idée de voler, semblait ramener le rêveur éveillé au sentiment de fragilité de l'homme par rapport à l'univers. L'avion «ouvre un champ lointain» qui «replaces l'homme à sa véritable dimension [...] minuscule».

Arts visuels et mise en intrigue

Parmi les arts visuels, le cinéma semble avoir été le plus à même de saisir la complexité émotionnelle de cet espace. Ce dialogue du cinéma et de la mobilité aérienne s'inscrit dans une longue tradition qui remonte à la naissance de l'aviation. Nées avec le 20^e siècle, les actualités cinématographiques Pathé-Gaumont retransmettent l'inouï des exploits des héros de l'aviation. Basculant le regard, la caméra accrochée au dirigeable filme les destructions causées par la première guerre mondiale⁴. Plus près de nous, les aéroports projettent au sol cette cinématique de l'envol que le glissement de la caméra sait si bien traduire. Les scénographies dramatiques de l'arrivée sur l'aéroport, éprouvées par la voie terrestre ou aérienne, matérialisées par les rubans des routes ou les féeries lumineuses, préfigurent l'entrée dans un espace à la fois irréel et présent.

Mais c'est aussi parce qu'il se prête idéalement à traduire la confusion des sentiments qui préside à notre expérience contemporaine du monde, que l'aéroport figure un lieu cinématographique exemplaire⁵. À partir de son irruption comme monde en soi, l'aéroport incarnera régulièrement un personnage à part entière des intrigues narrées au grand écran. Des films comme *Tombés du ciel*⁶ qui raconte l'épopée absurde d'une équipée improbable prise au piège des frontières de l'aéroport de Roissy, ou *Stand-by*⁷, huis clos intimiste prenant place dans l'enceinte d'Orly, montrent combien le lieu aéroportuaire peut constituer une unité de lieu propice. Il semble aussi offrir un cadre très approprié aux anticipations. Catastrophistes avec *Airport*, roman figurant une intrigue dramatique ayant pour cadre l'aéroport de Chicago bloqué par la tempête et la neige; paru en 1968, le roman sera adapté à l'écran dans un film dont le succès sera retentissant⁸. Surréalistes avec *La Jetée* qui continue encore de nous fasciner: «Ceci est l'histoire d'un homme marqué par une image d'enfance. La scène qui le troubla par sa violence, et dont il ne devait comprendre que beaucoup plus tard la signification, eut lieu sur la grande jetée d'Orly, quelques années avant le début de la troisième guerre mondiale»⁹. Sorti en 1962 sur quelques écrans noir et blanc, le photo-roman de Chris Marker consacre les terrasses d'Orly comme le lieu de projection de ce que l'écrivain James Graham Ballard nommera les «paysages intérieurs du temps».

Ironiques enfin, Jacques Tati ayant réussi à saisir très tôt les apories de cet espace moderne. Réalisé en 1967, *Playtime* consacre l'aéroport comme acteur clé de son récit. Le cinéaste est devenu un habitué des aéroports internationaux lorsqu'il a fait sa tournée internationale pour présenter son film *Mon Oncle*. Il met à profit ses séjours prolongés pour observer cet univers. «Vous êtes dans un aéroport, votre vol est retardé ou votre bagage a été égaré. Vous avez alors deux solutions:

ou bien vous allez vous énerver et vous inquiéter des rendez-vous que vous allez manquer, des amis qui vous attendent [...]. Mais vous pouvez aussi vous détendre et regarder les gens autour de vous; personnellement, je ne me suis jamais ennuyé en attendant dans un aéroport»¹⁰. Plaque tournante et figure critique du film, l'aéroport ouvre et ferme le film, le traverse selon une trame continue d'échos aériens: l'agence de voyages, les voix des hauts parleurs, les hôtesses du Strand ou encore le modèle réduit d'avion qui fond dans le restaurant sous l'effet de la chaleur. Pour Tati, la réalité de l'aéroport incarne à merveille le monde imaginaire qu'il se propose de mettre en scène. Si la première image du film fait écho à l'aéroport, entre autres par le son (les annonces), le ciel (les avions), et la silhouette du bloc parallélépipédique d'acier et de glace (l'aérogare d'Orly, qui sera reconstituée à échelle un tiers aux studios de Joinville-Le-Pont), Tati brouille peu à peu les cartes en y jouant des scènes qui renvoient à d'autres références, l'hôpital par exemple. La scène inaugurale illustre cette ambiguïté des nouveaux espaces – tours de bureaux, drugstores, équipements – de la ville moderne. Le film s'achève sur la belle route d'Orly aux élégants lampadaires qui se penchent comme autant de fleurs offertes aux touristes ravis de leur séjour dans la capitale. *In fine*, le spectateur, pris par l'ironie critique du cinéaste, peut se demander s'il n'a pas séjourné tout au long du film dans un aéroport. Quelle est la réalité de la fiction? Quel est le vrai de l'illusion?

La finitude de la ville-monde

Adressant un «hymne» à l'aéroport, Ballard répond à cette question, le qualifiant de «ville du réel» («The true city»):

Je pense que l'aéroport sera la véritable ville du 21^e siècle. Les grands aéroports sont déjà les banlieues d'une capitale mondiale invisible, une métropole virtuelle dont les faubourgs se nomment Heathrow, Kennedy, Roissy, Nagoya, une ville centripète dont la population circulera pour toujours autour de son centre imaginaire sans nécessiter d'y avoir accès. [...] Les boulevards au sein des terminaux sont les ramblas et agoras du futur, des zones en dehors du temps où sont affichées toutes les horloges du monde, un atlas de provenances et de destinations perpétuellement actualisé, où nous devenons pour un bref moment de véritables citoyens du monde. (BALLARD 1997)

Mais en ouvrant les portes du monde, l'aéroport en souligne d'autant plus l'étroitesse: celle des frontières, celle des nations, celle de l'habitat, celle de la mobilité. Cette finitude du monde avérée que la découverte de l'Amérique avait inaugurée cinq siècles plus tôt, est sans doute l'une des premières désillusions que nous connaissons, alors que nous croyions pénétrer un espace de l'ailleurs et de la multitude (SLOTERDIJK 2006). Paradoxalement, les attributs aériens de légèreté, d'ubiquité et de transcendance se heurtent ici à l'immobilité de plus en plus chronique des voyageurs aux prises avec les servitudes des contrôles, la gestion tendue des flux et des files d'attente, qui nous éloignent de l'idéal de dépassement et d'affranchissement des contraintes qu'incarnait l'utopie de l'envol. L'hypervitesse aérienne effective semble désormais réduire le voyage à une paralysie éprouvante, tension extrême dont rend compte l'expérience saisissante du

«séjour» dans le Maglev de Shanghai, ce train à sustentation magnétique qui relie la métropole chinoise à son aéroport en moins de 10 minutes et à une vitesse de près de 400 km/heure. Apparemment imperceptible pour le corps, la grande vitesse est ici lue et comprise à travers l'écran interne du wagon.

Il est une autre désillusion, c'est celle de croire que ceux qui conçoivent cet espace en ont la maîtrise. Et pourtant non, il leur échappe pour partie: ici, les pannes et les accidents, de même que l'obsolescence permanente, cristallisent cette autre aporie d'une architecture qui se conçoit comme hypercontrôlée mais qui, dès qu'elle prend son autonomie, s'affranchit de notre contrôle. La métaphore du cyborg développée par Antoine Picon pour éclairer les nouveaux paradigmes de la ville contemporaine, peut illustrer ce paradoxe aigu. Elle montre que, au sein d'un espace qui se veut tout englober et tout maîtriser, se créent des formes d'extériorité plus invisibles, plus totales aussi. Tel Janus aux deux visages, l'aéroport incarne cette dualité radicale: le désir d'un pouvoir démultiplié et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie, se double d'un effroi devant la dénaturaison de l'homme, que les modalités de réalisation de ce désir semblent impliquer [PICON 1998: 12-33].

La saturation de l'espace public

Cette schizophrénie exacerbée observée dans l'enceinte de l'aéroport, pour les passagers qui, toujours immobiles, courent sans arrêt après le temps, pour les concepteurs qui ne cessent de poursuivre le futur, s'explique également par la profusion des anticipations et des projets dont a fait l'objet cette «espèce d'espace», les retournements étant d'autant plus fulgurants et cinglants que ces visions ont été porteuses de grands espoirs. Loin d'être neutre, le lieu a été conçu, dès l'origine, comme le vecteur puissant d'un imaginaire architectural, urbain, territorial, tant et si bien que les représentations de l'aéroport portent aujourd'hui autant sur l'imaginaire prolifique qui a entouré la formation de ces lieux, que sur leur matérialité apparente.

Corollaire, l'intensité du spectre des représentations se double d'une saturation programmatique, qui soulève des questions fondamentales quant à la conception de l'espace public. Cette accumulation chronique ne date pas d'aujourd'hui. Déjà, au lendemain de la seconde guerre mondiale, la diversification des activités commerciales et de loisirs prônée par les autorités aéroportuaires, était destinée à répondre aux impératifs d'équilibre financier d'une structure qui ne permettait alors qu'à une élite de prendre son envol¹¹. Cette politique avait aussi l'ambition d'attirer les chalands, curieux et futurs passagers, que la féerie de l'aéroport en mouvement devait éblouir. C'est ainsi que, peu après son ouverture en 1961, Orly devient le spot populaire des dimanches passés à admirer les aéronefs depuis les terrasses, mais aussi un immense grand magasin dont le record des ventes sera pulvérisé au moment des fêtes de fin d'année¹². Vitrine de la ville suburbaine, l'aéroport n'a cessé, depuis, de retenir toute l'attention des amateurs d'attractions nouvelles, produisant en l'espace de quelques décennies des mégastructures urbaines voire des cités entières. Les étudiants participant aux expérimentations



de la recherche ne s'y sont pas trompés, eux qui, pour s'affranchir des contraintes dictées par l'aéroport, ont tenté, par l'invention de nouveaux récits ou la création d'objets-cocons, de s'extraire de cette *hystérie* de la course à l'abondance.

L'exfiltration «hors la ville» de l'aéroport ne serait-elle pas en grande partie responsable de ce surinvestissement et de ses actes multiples d'addition? Cette peur du vide transite également vers le projet, ce dont témoignent certaines des propositions formulées par les étudiants pour le futur de l'aéroport de Toulouse, élaborées cette fois-ci dans un cadre plus pratique, celui de leur travail de fin d'études. Elles manifestaient surtout une irrépressible envie de réintégrer l'aéroport dans une sphère connue de l'urbanité. Le parc programmé était ainsi destiné à atténuer la complexité et le désordre visuel de la surface de la zone aéroportuaire. Ailleurs, un parvis avec de modestes excroissances et une trame urbaine, occupaient la surface, les programmes de grande dimension [la gare, le terminal], s'enfouissant plus bas. En même temps, cette tentative d'urbaniser l'aéroport ne participe-t-elle pas d'une entreprise d'effacement de la spécificité propre de l'aéroport? C'est un point commun à nombre de projets. L'aéroport – objet honteux? – disparaît fréquemment, y compris dans les titres des projets.

Poursuivant cette quête de la disparition de l'aéroport, d'autres proposaient cette fois-ci de le disséminer dans l'espace éclaté de la cité, suggérant ainsi toute une série de signaux envoyés à la ville pour qu'elle achève de l'exclure et lui offre toutes les possibilités de réintégration. Rescapé de l'urbain, l'aéroport retourne à la ville, les seuls éléments exfiltrés étant condensés dans un terminal minimal et

LA MÉGASTRUCTURE D'ORLY, 1962
(IMAGE © AÉROPORTS DE PARIS).

monolithique. Outre le fait qu'elle pourrait avoir une certaine réalité, compte tenu du rapatriement progressif qu'opèrent certaines plateformes vers le centre¹³, laissant seules les opérations aériennes «hors les murs», cette hypothèse a l'intérêt de poser la question à l'envers, en invitant les villes à se poser la question des modalités d'intégration contextuelle des programmes contemporains.

L'architecture de l'instable

Entre la civilisation de l'aéroport et l'aéroportuarisation de la ville, de quel côté balance l'architecture? Est-elle la plus à même de pallier les lacunes d'un espace qui en même temps présente tous les symptômes de la saturation? Comment peut-elle, sans dénonciation ni emphase, sans surenchère ni abandon, se saisir d'un tel lieu, emblématique de notre condition métropolitaine hypermoderne, reposant une distance qui lui permettrait de s'engager dans l'invention en évitant la table rase ou l'aseptisation? Comment peut-elle rouvrir la voie de l'imprévu et de la création, là où tout semble à la fois maîtrisé et insaisissable? Comment peut-elle dénouer sans constituer un obstacle de plus?

Ces questions se posaient déjà aux auteurs de l'étude commandée en 1965 par Aéroports de Paris. Les entretiens qu'avaient réalisés les psychosociologues auprès des rêveurs éveillés, avaient mis le doigt sur les attentes paradoxales des futurs passagers d'un lieu encore en gestation.

Tout ce qu'il y a dans le mot aérogare! ... ouvrir le mot et regarder ce qu'il y a derrière, comme une porte sur un nouveau monde... Les aéroports, c'est comme des salles des pas perdus [...] un trou vide [...] parce qu'on a l'esprit dans un état de pré-vider [...] quand on arrive [...] on est en train de se décharger son esprit de tout ce qu'il y avait avant.

Offrant «toutes les couleurs du pain» ou constitué de «petites pièces intimes», il devait, selon les auteurs de l'étude, s'affranchir de toute référence culturelle.

Tous les détails de [l'] organisation [de l'aéroport] et de son fonctionnement peuvent être interprétés comme autant d'obstacles qui engendreront frustrations et revendications les plus diverses. (JARNOIU 1968)¹⁴

Cette *neutralité* de l'aéroport, c'est aussi celle que le sociologue Manuel Castells appelle de ses vœux lorsqu'il analyse la façon dont l'avènement de l'espace des flux peut influencer l'architecture dans son rapport à la société. Dans *La société en réseaux*, il déduit des phénomènes de globalisation le contexte dans lequel, selon lui, désormais, la société évolue, déracinée de «l'expérience vécue, de l'histoire et d'une culture spécifique comme arrière-plan du sens». Et de conclure que l'architecture qui apparaît la plus chargée de sens dans les sociétés façonnées par la logique de l'espace des flux est celle [qu'il] appelle l'architecture de la nudité, c'est-à-dire l'architecture dont les formes sont à ce point neutres, pures, diaphanes, qu'elles ne prétendent rien énoncer du tout. Et, en ne disant rien, elles confrontent l'expérience vécue avec la solitude de l'espace des flux. Son message est le silence (CASTELLS 2001: 519-521).

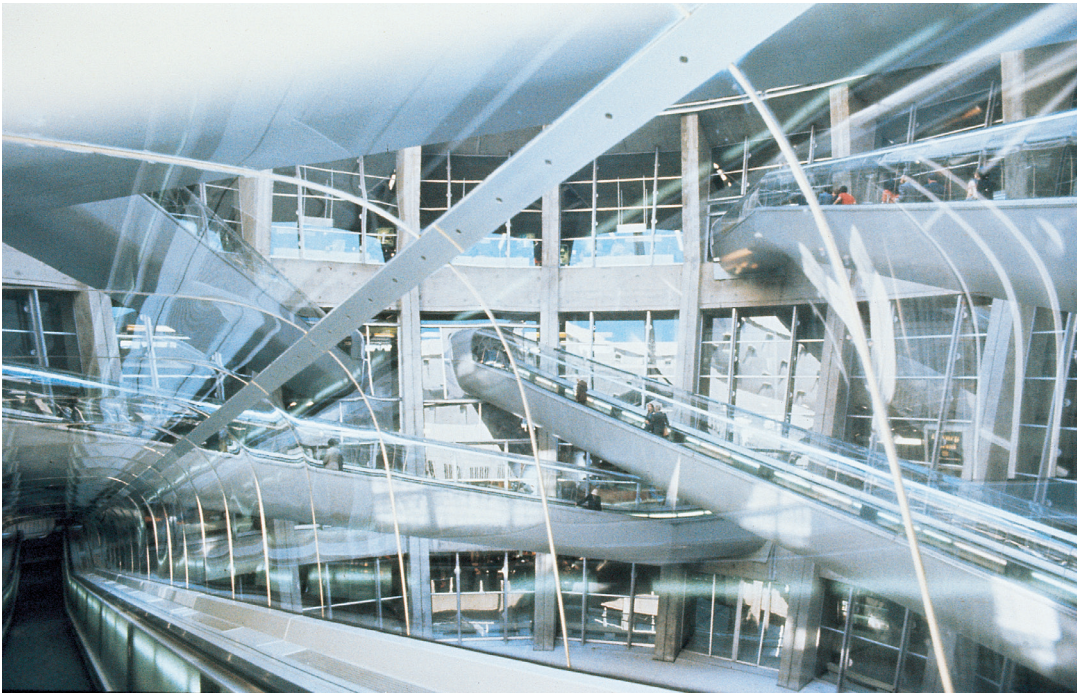
Ses analyses rejoignent celles de Hans Ibelings, critique d'architecture néerlandais qui, lui aussi, plaide pour une certaine neutralité de l'architecture contemporaine. Sans être pour autant de l'ordre de la négation ou de l'uniformité l'architecture reste un médium, lisse, transparent, diaphane, support d'inscriptions éphémères,

de jeux de lumières et de signes, ou structure monolithique qui procure une expérience immédiate et sensorielle de l'espace (IBELINGS 2003: 94).

L'aéroport est un grand paysage qui dérange. Un vide que l'on souhaite remplir. Et l'histoire de sa construction montre qu'à chaque étape, il y eut à la fois désir de table rase et désir de combler, désir de masquer et désir d'exacerber. Les utopies, les icônes et les images qui ont projeté cet espace, ont toutes voulu se saisir de cet espace vierge et formidable, qui, dans une peur absolue du vide, appelait à son comblement perpétuel. Cette aporie chronique est étroitement liée à la question du programme dans lequel s'inscrivait la recherche: qu'est ce que la grande échelle?

Les sites semblaient y répondre avec évidence. Les moyens de représentation aussi, qui visaient à englober la complexité dans d'autres medias que ceux auxquels ont classiquement recours les concepteurs urbains. S'emparant de la question, les projets élaborés lors des workshops et à l'occasion des projets de fin d'étude ont répondu: franges, infiltrations, enfouissement, excroissances, souvent modestes, telles des folies dans un parc immense. Ici, la grande échelle se situait ailleurs que dans un agrandissement de la forme architecturale, en dépit des silos et mégastuctures apparaissant ici et là. Pour appuyer leur parti, les projets sortaient souvent de l'enceinte de la périphérie pour convoquer l'échelle de la métropole. Cette géographie encore abstraite permettait de rendre compte d'un espace situé à la limite de plusieurs frontières. Les étudiants ne craignaient pas de renvoyer à des macro-échelles, à parler de déménagement du territoire. À utiliser force diagrammes et cartes. En fin de compte, la grande échelle de l'aéro-

ROISSY 1, PUIXS DE LUMIÈRE, 1974
(PHOTOGRAPHIE P. MAURER
© AÉROPORTS DE PARIS).



port ne pouvait se penser sans faire appel à sa propre extériorité, ce détour vers l'ailleurs produisant «un micromonde à l'échelle d'un métamonde» (ILLARI 2009). Le local recevait cette grande échelle, l'assimilant dans un espace circonscrit, la contextualisant dans une réalité située. Dès lors, l'architecture peut sans doute former ces environnements instables, à condition de produire les échappatoires nécessaires pour pouvoir s'en affranchir. C'est ce que nous montrent les détours utopiques, fictionnels, et projectuels, qui rendent visible cette «ville du réel» tout en nous offrant les moyens de la dépasser.

- ¹ Conduite dans le cadre du programme pluriannuel de recherche sur «L'architecture de la grande échelle» financé par le Plan Urbanisme, Construction et Architecture, et la Direction de l'Architecture et du Patrimoine, 2008-2010.
- ² C'est en particulier l'une des questions que j'ai explorées dans mon ouvrage qui traite des relations entre l'urbanisme et la mobilité aérienne, depuis le tournant du siècle dernier jusqu'à nos jours: ROSEAU 2011.
- ³ Cette étude (cf. CEP 1968) avait été commandée par le service Organisation et Développement d'ADP.
- ⁴ Comme l'analyse Teresa Castro dans son analyse d'un film méconnu tourné sous les auspices du Service cinématographique de l'Armée Française à la fin de la première guerre mondiale. Entièrement tourné à partir d'un ballon dirigeable, le film dresse l'état des lieux des destructions causées par 4 ans de belligérences: CASTRO 2012.
- ⁵ Cette aptitude de l'art cinématographique à retracer les chocs émotionnels de notre monde contemporain, remonte à l'un de ses berceaux, le Berlin des années 20, métropole vibrante dont Walter Benjamin et Georg Simmel furent des visionnaires actifs. Voir FÜZESSÉRY 2009.
- ⁶ *Tombés du ciel*, Réalisé par Philippe Lioret en 1994.
- ⁷ *Stand-by*, Réalisé par Roch Stéphanik en 2000.
- ⁸ Arthur Hailey, *Airport*, Doubleday, 1968. L'adaptation du film est réalisée en 1970, sous la direction de George Seaton.
- ⁹ Le film, sorti en 1962, a été réédité sous la forme d'un «ciné-roman» conçu par Bruce Mau; Chris Marker, *La Jetée*, Paris, l'Éclat, 2008.
- ¹⁰ «Dare to look, it's fun!», édition américaine du *Reader's Digest*, 1972, cité in F. Ede et S. Goudet, «Playtime», Paris, *Les cahiers du Cinéma*, 2002, p. 38.
- ¹¹ En 1948, les revenus non directement issus des taxes aéronautiques, couvrent 60 à 70% des recettes de la *Port of New York Authority*, autorité aéroportuaire de la métropole; Au début des années 50, 90% des visiteurs de l'aéroport Idlewild ne prennent pas l'avion.
- ¹² «Orly, le «monument» le plus visité de l'année de France», *Paris Jour*, 2 Janvier 1965.
- ¹³ À l'instar des réaménagements qu'ont entrepris les autorités de l'archipel Hong Kongais, à l'occasion de la création de son nouvel aéroport Chep Lap Kok. Deux aérogares ont été créées dans l'hypercentre, cumulant tous les services de l'aéroport, excepté bien sûr celui de l'embarquement dans l'avion, qui est resté dans l'aéroport excentré.
- ¹⁴ Rapport de synthèse de P. Jarniou, chef du Service Organisation et Développement, 24 Octobre 1968.