



HAL
open science

La ville vue d'avion, miroir ou scénario?

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. La ville vue d'avion, miroir ou scénario?. Mark Dorrian, Frédéric Pousin (dir.). Vues aériennes. 16 études pour une histoire culturelle, Metispresses, pp.167-177, 2012, 978-2-940406-40-1. hal-00735345

HAL Id: hal-00735345

<https://enpc.hal.science/hal-00735345v1>

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
MARK DORRIAN / FRÉDÉRIC POUSIN

SEIZE ÉTUDES POUR UNE HISTOIRE CULTURELLE
VUES AÉRIENNES



MetisPresses

LA VILLE VUE D'AVION, MIROIR OU SCÉNARIO?

Nathalie Roseau

Comment l'invention aérienne a-t-elle nourri l'imaginaire de la ville moderne? Comment a-t-elle agi sur sa fabrique? Cet article se propose d'explorer cette double question en s'intéressant aux représentations et pratiques de la ville vue d'avion. La ville vue d'avion est d'abord celle que nous révèlent les clichés aériens. Son histoire s'amorce bien avant les débuts de l'aviation, avec les panoramas saisis depuis les clochers et belvédères, suivis des premières prises de vue aéros-tatiques de Felix Nadar en 1858, puis des ascensions embarquées initiées par Henri Giffard aux Tuileries en 1878, qui permettront à des milliers de personnes d'éprouver la sensation de l'élévation.

La médiatisation d'un nouveau regard

Photographe remarqué des premiers grands meetings aéronautiques, Léon Gimpel s'inscrit dans le mouvement amorcé par Nadar¹. A Bétheny, lieu où se tient, en août 1909, la grande semaine de l'aviation de la Champagne, plusieurs centaines de milliers de spectateurs sont venus admirer les exploits des héros de l'air. Comme beaucoup de ses confrères, Gimpel s'y rend pour saisir l'événement. Au dernier jour du meeting, il monte à bord du dirigeable Zosiac III, compagnon d'altitude de l'aviateur Hubert Latham, et *bascule* littéralement son objectif de bas en haut, sur les foules réunies pour observer l'envol des aviateurs. Instantanée et aérienne, la photographie rend compte du vertige de l'élévation, redoublant par là-même le caractère spectaculaire de l'événement. Les clichés sont publiés dans le journal *L'Illustration* qui, à l'époque, tire à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires². La médiatisation de la conquête de l'air est ainsi activée par de nombreux supports, pour certains encore jeunes, qui vont prendre appui sur ces exploits pour innover. Les périodiques, organisateurs, mécènes et publicistes des manifestations, multiplient images et formats inédits pour relater les progrès de l'aviation, informant en temps réel de l'irréel. Les premiers reportages réalisés en France pour les actualités de Pathé-Gaumont, traduisent quant à eux la dimension éminemment cinématique de la navigation aérienne.

Avec son objectif aérien, Gimpel va aussi observer la vie urbaine et rendre d'un seul coup lisibles des situations qui s'imposent, mais ne sont pas encore compréhensibles. De la grande fête à l'accident, le photographe va saisir les nouvelles scènes qu'offre la vie trépidante de la métropole parisienne. En 1913, Gimpel monte au sommet de la colonne de Juillet et fixe les mouvements de dispersion de la foule

après le passage du carnaval de la fête de mi-carême. Publiée en double page de *L'illustration*, la photographie est commentée:

D'en bas, vue en perspective fuyante, [la foule] offrirait l'aspect d'une multitude; du poste élevé où le cliché a été pris, elle semble, grâce au raccourci des personnages, étrangement diminuée. Mais, dans le détail, quelle variété de mouvements et d'attitudes y découvre l'œil amusé!³

La foule, le mouvement, le spectacle: ces conditions métropolitaines qui émergent au tournant du siècle sont captées par l'image, le photographe, par la prise de recul aérienne, donnant à voir d'un seul tenant une réalité qui n'était pas perceptible du sol [ill. 1].

Les peintres s'emparent à leur tour de ce nouvel espace visuel. En créant *Tour, première étude* (1909), Robert Delaunay redessine les formes parisiennes depuis les hauteurs. Le peintre s'est inspiré d'une photographie de carte postale représentant le vol du Comte de Lambert autour de la Tour Eiffel, réalisé peu avant. Le douanier Rousseau lui demande interloqué comment il a fait: «Tu es allé dans quelle rue?... tu l'as vue de quel côté?»⁴. Delaunay poursuit ses explorations et travaille à plus grande échelle. Il expérimente les distorsions. La Tour Eiffel est revisitée sous de multiples angles, d'en haut, du dessous. La ville devient panoramique, les toitures de Paris sont réunies dans une mosaïque cubiste, *La Ville n°2* (1910), figurée sous la forme d'une mer verte et grise d'où émergent la Tour Eiffel et quelques points d'éclairages rouges. Ici, le peintre ne nous offre plus seulement une vue inédite qui fait s'interroger ses amis peintres, mais, fort de ce temps nouveau, celui d'une révolution de l'espace qui célèbre le vertige et le déséquilibre, il s'essaie à une reconfiguration de la réalité.

Cette radicalité de la vue aérienne, incitant à adopter perspectives et cadres de vue inédits, gagne le milieu artistique dans ses différents courants, cubiste,



1. LÉON GIMPEL, LA FOULE PARISIENNE UN JOUR DE FÊTE, 27 FÉVRIER 1913 (SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE PHOTOGRAPHIE).

suprématisme ou futuriste. Avec *Notre avenir est dans l'air*, nature morte réalisée en 1912, Picasso consacre lui aussi les parallèles saillants entre la conquête de l'air et les révolutions qui s'annoncent dans les formes de l'art⁵. La réduction de la profondeur, l'élimination des détails inutiles, la composition aux formes simples, l'unification de la surface picturale constituent, comme le soulignera plus tard Gertrude Stein, des éléments de convergence avec la représentation de la surface terrestre vue d'avion:

Quand j'étais en Amérique, je faisais pour la première fois de continuels voyages en avion. J'ai vu là, sur la terre, les lignes mêlées de Picasso, aller, venir, se développer et se détruire; j'ai vu les solutions simplifiées de Braque, la ligne errante de Masson. Oui, j'ai vu tout cela et encore une fois, j'ai compris qu'un créateur est toujours un contemporain.⁶

Dans cette quête créatrice, les futuristes italiens s'emparent avidement de la thématique aérienne pour promouvoir de nouvelles représentations visuelles. Peu de temps après une série de vols record accomplis au Mans par Wilbur Wright⁷, Filippo Marinetti publie le 20 février 1909, en première page du Figaro, son manifeste du futurisme. Il y exalte la «machine rugissante» et la beauté de la vitesse, ébranlant du même coup les institutions académiques. Malgré ses notes sombres, le mouvement initié par Marinetti réunit de talentueux artistes, parmi lesquels figure Umberto Boccioni, qui soulignera les effets de dilatation verticale du regard aérien, en profondeur et en hauteur:

L'avenir ne cessera d'accroître les possibilités architecturales en hauteur et en profondeur. La vie coupera ainsi l'horizontale séculaire de la surface terrestre par la verticale infinie en hauteur et en profondeur de l'ascenseur et par les spirales de l'aéroplane et du dirigeable.⁸

Cet enthousiasme pour la révolution de la troisième dimension ne faiblira pas. Avec les peintres Tullio Crali et Cesare Andreoni, représentants du second futurisme italien, les visions aéropicturales largement développées dans l'entre-deux-guerres, poursuivront ces explorations spatiales, rendant compte du dynamisme et de la simultanéité de la vision aérienne⁹.

La quête d'une totalité figurable

Prise de hauteur, contraction des distances, distension des cadres perceptifs: l'appréhension aérienne du monde crée un nouvel espace du regard. Elle favorise une relecture plastique et conceptuelle du milieu urbain dont la lisibilité s'était perdue au fil de ses extensions répétées. Avec l'industrialisation massive suivie d'un exode rural conséquent, avec l'augmentation de la circulation et de ses corollaires – pollution et embouteillages –, la croissance des villes s'est en effet accélérée après la première guerre mondiale, provoquant l'explosion des corsets physiques et réglementaires des cités¹⁰. Concentration verticale et extension territoriale défient les limites définies jusque-là. Paris ne cesse de croître, si bien que l'on évoque déjà l'idée d'un Grand Paris, comme l'on parle ailleurs d'un *Gross Berlin* ou d'un *Greater London*¹¹. La première loi de planification dite Cornudet, obligeant les villes de plus de 10 000 habitants à planifier leur développement, est votée en 1919, en même temps que la loi sur le déclassement des fortifications parisiennes. Ces nouveaux

dispositifs législatifs peinent cependant à répondre au défi posé par la métropole parisienne qui a vu sa croissance démographique se reporter essentiellement en périphérie. La même année, un premier concours pour l'extension de la capitale et l'aménagement de la région métropolitaine sera d'ailleurs lancé et remporté par Léon Jaussely¹².

Concomitante de l'ouverture de ces nouvelles frontières territoriales, la naissance des premières campagnes de photographie urbaine aérienne au début des années 1920 marque, pour de nombreuses métropoles, l'avènement d'un nouveau mode cadastral de représentation. En France, la photographie aérienne épouse rapidement, grâce à l'activité des compagnies aéronautiques réintégrées dans la vie civile après la première guerre mondiale, la cause de la planification urbaine naissante¹³. Outre-Atlantique, c'est à la *Fairchild Aerial Camera Corporation* que l'on devra le premier *Aerial Survey* du tissu urbain New Yorkais. Dès 1921, la compagnie donne à voir en vue verticale l'urbanisation complète de la grille manhattanienne. Mais c'est en 1924 que se révèle toute la puissance visuelle d'un tel dispositif avec la réalisation d'une *carte aérienne* du *Greater New York* regroupant les cinq *boroughs* de la capitale et révélant la métropole d'une seule image¹⁴.

Vue de façon aussi minutieuse que globale, la réalité urbaine ainsi cristallisée est célébrée ou au contraire *accusée* à l'instar du réquisitoire prononcé par Le Corbusier dans son ouvrage largement illustré *Aircraft* [1935]. En chaussant leurs lunettes aériennes, les architectes se donnent enfin les moyens de lire et comprendre les nouvelles échelles et dimensions qui ne sont plus guère appréhendables vues du sol ni même en plan. Plus encore, la vue aérienne stimule leur imagination créatrice. Hugh Ferriss, grand perspectiviste new-yorkais et auteur d'un manifeste visionnaire intitulé *The Metropolis of Tomorrow* (1929), analyse la ville depuis le balcon de son studio, puis la projette en vue planante. Ce processus simultané de clarification puis de reconfiguration témoigne de la dimension vectorielle de l'imagination aérienne, que décrivait Gaston Bachelard dans *L'Air et les songes, l'imagination en mouvement* (1943)¹⁵.

De fait, l'imagination aérienne permet aux architectes de déployer des efforts de rationalisation. La verticalité du rêve aérien induit un principe d'ordre, une loi de filiation, la mise à distance narcissique révélant au rêveur, de manière transparente et simplifiée, l'image condensée de son sujet.

At plus 5 miles you turn into a regional planner! For right down there below you is a whole region plain to see, and you can't help wanting to design it, or redesign it. Try, someday, a series of thumbnail sketches in color showing how everything changes and simplifies as you go up.¹⁶

Hugh Ferriss esquisse à la fin des années 1940 une vision cartographique de la ville et de son territoire, en préfigurant une échelle de vue aérienne. «La dessiner ou la redessiner»: vision et projection se confondent par la grâce de la clarification aérienne. Une nouvelle didactique de l'espace s'invente. Comme Paul-Henry Chombart de Lauwe, auteur de *La Découverte aérienne du monde*, qui propose des enquêtes sur l'espace urbanisé à partir de vues aériennes, Ferriss hiérarchise et lie en même temps hauteurs de vue et échelles de projection, associant le détail à la globalité, établissant des correspondances entre différents registres autrefois

éloignés, élargissant encore les pouvoirs de l'architecte qui désormais peut tout dessiner.

Ces facultés offertes par la vue aérienne, jalonnent jusqu'à aujourd'hui l'histoire de l'aménagement territorial. Depuis les premiers reportages cadastraux des années 1920 jusqu'aux images satellitaires diffusées par *Google Earth* et désormais consultables par chacun depuis ses différentes prothèses numériques ambulantes, le désir de maîtrise d'une totalité dont la figurabilité échappe à ceux qui l'arpentent au sol, contribuera aux progrès fulgurants de la photographie aérienne puis satellitaire.

Ces modes de représentation ne sont en aucune manière anodins dans la mesure où ils induisent une transformation du regard, préfigurent d'autres formes de réalité et ce faisant esquissent des reconfigurations de notre environnement. Il n'est qu'à voir la place des vues aériennes et satellitaires dans les travaux produits à l'occasion de la dernière consultation internationale pour l'avenir du Grand Paris. Dans cette entreprise qui vise à proposer une solution globale et d'ensemble pour le futur de la capitale, les vues d'en haut, parfois éclairées par des images ou des métaphores participent de cet effort de condensation d'une réalité complexe. Ces démarches renouent aussi avec une forme d'illusion, celle que la maîtrise des problèmes et de ses solutions peut venir... du ciel et qui plus est, d'une représentation visuelle¹⁷. Car comme l'ont souligné d'autres équipes, nombre de logiques et de mécanismes échappent aux observateurs aériens. Ce regard éminemment narcissique de la vue du ciel efface des échelles, des articulations, des aspérités qui pourtant façonnent l'espace au sol et sa pratique. Une mégalopole aussi praticable et fluide à pied que Tokyo est illisible en plan pour un occidental, et la vue aérienne de cette nappe urbaine continue et infinie, percée çà et là de grappes et de flèches de gratte-ciel, n'est pas plus explicite, pour comprendre les formes et les structures principales de la ville. L'attention au détail (des constructions, des liaisons, des greffes...) primant sur la quête d'une totalité cohérente, rationalisée et planifiée, l'effet apparent de chaos que suscite la vision aérienne de la capitale japonaise, ne saurait faire oublier son ordre caché et son urbanité intrinsèque.

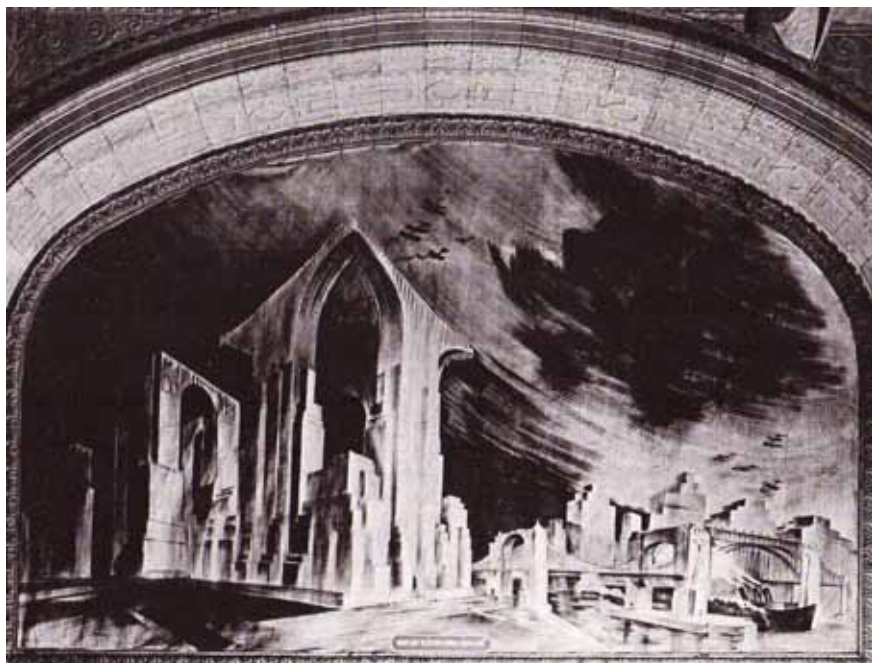
Un imaginaire de la réforme

Cette vision radicale qui marque le regard aérien, est commune à celle qui structure la réflexion urbaine menée sur la question de l'accueil de la mobilité aérienne en ville. Car la ville vue d'avion est aussi cet ensemble d'artefacts que vont projeter les concepteurs urbains, dès les premiers pas de l'aviation. Là encore, des auteurs fantastiques comme Albert Robida, Jules Verne ou Herbert George Wells, ont déjà habitué leurs lecteurs à des images de «villes aériennes», cités sillonnées par toutes sortes d'aéronefs, dont les repères, les usages, les figures adoptent de nouveaux contours¹⁸. La réalisation effective du vol dirigé inscrit cet horizon utopique dans le champ des possibles et, du même coup, épouse les perspectives développées parallèlement sur les villes du futur¹⁹.

Dès 1910 sont publiées des visions urbaines conçues par des urbanistes professionnels qui mettent en scène la mobilité aérienne comme l'un des vecteurs des transformations urbaines à venir. Ces projets font suite aux grandes manifestations aériennes qui révèlent l'invention à un public nombreux d'autant que, comme nous l'avons vu, les medias de masse relaient activement les événements qui y ont cours. Vols urbains, meetings aéronautiques, expositions de locomotion aérienne: les grands spectacles de masse qui ont lieu en 1909, célèbrent exploits et records, cristallisent l'irréel dans le champ des possibles et libèrent une première série de visions urbaines²⁰. On connaît les projections de l'architecte ingénieur Eugène Hénard qui imagine les «Villes de l'Avenir» (1910) et regarde l'avenir urbain selon de nouvelles perspectives²¹.

De même que l'homme vient d'imiter l'oiseau planeur, il n'est nullement invraisemblable qu'il n'arrive à imiter l'insecte. Dans sa *Guerre dans les airs*, Wells a prévu «un petit appareil pratique, parfaitement maniable et dirigeable, suggérant l'idée d'une abeille». Je ne saurais m'abriter sous une plus haute autorité, et j'accepte sans hésiter cette séduisante anticipation.²²

Cette interprétation plutôt optimiste du roman de Wells le conduit à esquisser un univers urbain au sein duquel tous les immeubles seraient équipés de garages-ascenseurs, hébergeant automobiles et avions, ces derniers étant d'ailleurs dénommés des «automobiles aériennes». Hénard construit peu à peu sa vision, comme un système fondé sur l'aérien. Des couronnes structurent les Villes de l'Avenir. C'est la nature du trafic aérien qui en détermine les fonctions, selon les catégories différentes de véhicules aériens, du plus petit au plus imposant. De nouvelles enceintes quasi-immatérielles, jalonnées de tours-phares ou de «bouées aériennes», délimitent leurs frontières, et servent de repères pour les



2. MARTIN BECK, «AIRPLANE PLATFORM OVER A BUILDING», LAURÉAT DU CONCOURS «AN AEROPLANE LANDING IN A METROPOLIS», BEAUX ARTS INSTITUTE OF DESIGN, 1925 (DRAWINGS AND ARCHIVES, AVERY ARCHITECTURAL AND FINE ARTS LIBRARY, COLUMBIA UNIVERSITY, NEW YORK, COLLECTION H. W. CORBETT).

aviateurs. Toitures-terrasses ou cimes d'accostage dessinent une nouvelle architecture de faîtes urbains.

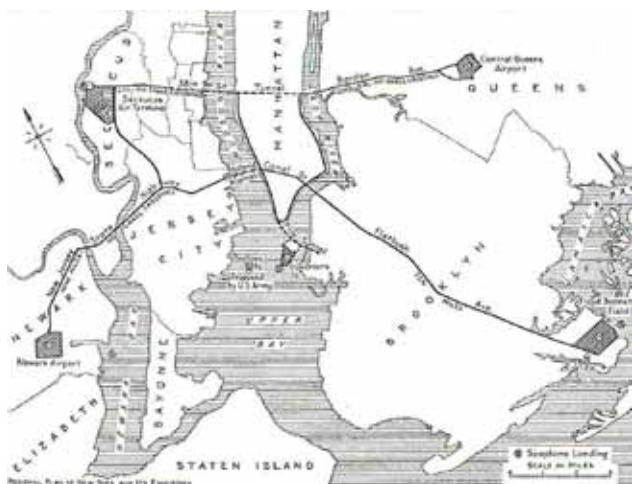
Outre Atlantique, des propositions fusent à New York, prêchant cette fois-ci pour une stratification verticale de l'urbain et figurant la toiture comme nouveau socle urbain d'où décolleraient et où atterriraient les aéronefs. Ici, la mobilité aérienne élargit et distend la troisième dimension urbaine²³. Se forge un discours exaltant le rêve d'une liberté de déplacement qui affranchirait des contingences terrestres. On imagine la possibilité d'un transport personnel et domestique. Prolifèrent les images de villes supérieures ou de villes-régions, consolidées par cette nouvelle mobilité: la ville se lance à la conquête de l'air. Le basculement du regard n'est plus seulement littéral; il est désormais métaphorique avec les renversements de valeurs opérés par les urbanistes visionnaires, qui vont prendre appui sur ces exploits pour renouveler un imaginaire urbain.

Là encore, les visions new-yorkaises n'inventent pas à proprement parler de dispositifs totalement nouveaux, mais légitiment des idées déjà développées bien que jusque là considérées comme irréalistes. Autrement dit, la spectaculisation des exploits de la conquête de l'air rend croyables des idées urbaines jugées fantaisistes dans d'autres sphères, la métaphore aérienne opérant comme caution et vecteur d'une réforme de la ville. Loin de favoriser la création d'une typologie spécifique, les architectes qui s'emparent de la thématique aérienne initient une transformation structurelle du milieu urbain. Ce n'est donc pas l'aéroport qui apparaît dès l'origine comme la figure principale, matérielle et spatiale de la rencontre de la mobilité aérienne et du milieu urbain, mais la ville, ou plutôt la ville du futur, cette abstraction enfin plausible, que la conquête de l'air semble concrétiser²⁴ (ill. 2).

Un monde autonome

De même que les villes projetées d'avion, les «villes aériennes» sillonnées par des aéronefs et structurellement transformées pour les accueillir, soulèvent la question de la fragile frontière entre vision totalisante et vision totalitaire. Car souvent, ces visions projettent un univers global, fonctionnant comme un monde autonome et au sein duquel la maîtrise serait parfaite du fait même de cette figurabilité retrouvée.

Cette vision panoptique se traduit en particulier dans les différentes trames systémiques qui dessinent les perspectives urbaines. En France, c'est la hiérarchie qui prédomine avec les couronnes éoliennes d'Eugène Hénard, dont l'accès est réglementé selon que l'on navigue en «aéroplane abeille» ou «aéroplane oiseau». Aux États-Unis, c'est la grille isotrope qui domine. Nombre de projets traduisent ce mode de représentation comme en témoignent par exemple la couverture mondiale des *seadromes* qu'imagine en 1923 l'ingénieur Armstrong pour baliser sur l'océan et le continent des relais aux routes aériennes alors que la traversée d'un seul tenant de l'Atlantique relève encore du fantasme, ou encore l'archipel des dispositifs urbains imaginés par les architectes New Yorkais pour accueillir en tout point de la ville les aéronefs, ou encore la toile des cinq aéroports suggérée



3. «IMPORTANT AIRPORTS, EXISTING AND PROPOSED, THAT WOULD SERVE THE METROPOLITAN CENTER» (T. ADAMS, *THE BUILDING OF THE CITY*, 1931).

en parallèle par le *Regional Plan* de New York (1922-1929), et l'échiquier national des deux mille aéroports projetés au même moment sur le territoire américain²⁵ (ill. 3).

L'étude de cet imaginaire urbain qui a façonné l'infrastructure aérienne depuis l'invention du vol dirigé, permet d'établir des filiations et de comprendre en particulier comment s'opère le passage entre cette période où le transport aérien est imaginé comme un vecteur de transformation de la ville dans son ensemble, et la période qui suit la seconde guerre mondiale où, sous l'effet des mutations considérables qui s'an-

noncent dans l'industrie aéronautique, l'aéroport s'affranchit de la ville existante en s'exportant hors les murs. Loin d'ignorer la chose urbaine, cet exil va au contraire susciter la création de lieux inédits conçus comme expérimentations urbaines à l'instar des aéroports d'Idlewild à New York – dont le concept de la *Terminal City* défiera les chroniques de la presse – ou d'Orly à Paris, achevés au tournant des années 1960. De la «ville aérienne» à la «ville aéroportuaire», l'espoir et les développements spectaculaires de la mobilité aérienne, domestique ou collective, élitiste ou plus routinière, vont susciter maints projets, recréant des *u-topos* urbains, renouant avec l'idée d'un organisme autonome condensant dans un système unique la complexité urbaine. L'isolement circonscrit des aéroports contemporains ou encore le recours à la mégastucture comme typologie architecturale dominante pour les bâtiments d'aérogares, prolongeront cette quête d'un monde à part, au sein duquel le pouvoir de maîtrise et d'exercice est total.

La spectacularisation du futur

Si les projets et réalisations figurent souvent des visions globales et autonomes, ils n'y parviennent que grâce au développement d'une série de dispositifs, qui permettent d'embrasser cette totalité. De ce point de vue, l'exposition internationale de 1939-1940 à New York figure un tournant majeur pour l'exploration de divers medias de mise en perspective de la ville. Pour parcourir le rêve utopique, l'exposition accorde une place magistrale à la vue aérienne. Les visiteurs qui pénètrent dans le pavillon de *l'United States Steel*, contemplant d'en haut la cité que le designer Walter Dorwin Teague présente en diorama. Conçu par Norman Bel Geddes, le *Futurama* propose quant à lui un véritable voyage en avion simulé grâce à un train automatique de fauteuils sonorisés. Une promenade d'une quinzaine de minutes, parcourant cinq cents mètres réels, raconte la ville que les

spectateurs sont en train de survoler. Le voyage révèle un paysage: fermes, ponts et autoroutes géantes sont déployés sur un vaste territoire mi-ville, mi-campagne. Gratte-ciel de verre profilés, grands parcs, toits ornés de jardins ou de plateformes d'atterrissage, composent une sorte de ville édénique que les visiteurs découvrent depuis les airs. Dans ce voyage wellsien, hérité des machines à remonter le temps, 27 000 visiteurs sont invités chaque jour à se projeter au cœur de la maquette, encouragés par le récit du narrateur enregistré, qui les tient en haleine:

Dans un instant, nous arriverons à ce carrefour [...]. Pour entrer dans cette scène du monde de demain [...], du monde merveilleux de 1960 [...] 1939 se trouve 20 ans derrière nous! OUVREZ VOS YEUX SUR LE FUTUR.²⁶ (ill. 4.)

Balcon, diorama, simulation aérienne: des moyens sont mis en œuvre pour figurer, par la mise à distance, une perspective urbaine devenue complexe. Du côté de l'infrastructure aérienne, la dimension du spectacle, présente dès

les premiers meetings aéronautiques, s'amplifie au fil de l'aventure aéroportuaire. Les grands aéroports réalisés dans les années 1930 offrent le spectacle des ballets d'avion se déplaçant au sol. Le Bourget, La Guardia, Tempelhof, tous réalisés ou largement rénovés avant le second conflit mondial et l'essor de l'aviation commerciale, se dotent de larges terrasses d'observation, qui permettent de renouer avec l'épopée des grands rassemblements aériens. Ici, la filiation avec l'imaginaire est tangible. La terrasse aéroportuaire se construit dans un héritage qui doit autant aux tribunes des meetings aménagées pour voir l'exploit du sol, qu'aux balcons imaginés pour voir les villes d'en haut.

Peu après la guerre, c'est l'aéroport lui-même qui devient l'objet du spectacle de la modernité. La nouvelle aérogare d'Orly Sud est un parallélépipède de verre longiligne, d'une dimension et d'une esthétique radicales. La terrasse couronnant l'édifice est un monde en soi, ouvert sur tous les horizons de l'aéroport. À l'intérieur, mezzanines, galeries vitrées, rampes permettent de découvrir des vues plongeantes ou panoramiques sur l'activité aéroportuaire. Avec son collier d'aérogares-joyaux, l'aéroport new-yorkais d'Idlewild dresse un écrin dans lequel l'aéroport se donne en représentation. C'est une fête perpétuelle: les stars défilent, les journalistes commentent, les inaugurations se succèdent. La presse se fait largement l'écho de ces manifestations. *Skyrooms*, promenades, *observation*



4. HENRY DREYFUSS, *DEMOCRACY*, NEW YORK WORLD FAIR, 1939 [DRAWINGS AND ARCHIVES, AVERY ARCHITECTURAL AND FINE ARTS LIBRARY, COLUMBIA UNIVERSITY, NEW YORK, COLLECTION W.K. HARRISON.]



5. HONG KONG, AÉROPORT DE
CHEP LAP KOK. VUE DEPUIS LE
HALL DÉPART.
ARCHITECTE: NORMAN FOSTER.
PHOTOGRAPHIE: MICHEL PORRO.

decks, terrasses et restaurants aériens, tout un ensemble de dispositifs scénographiques met en représentation cette attraction urbaine d'un genre inédit²⁷.

La disparition au tournant des années 1970, de la figure du visiteur au profit de celle du passager, ne fera pas pour autant disparaître cette dimension du spectacle. Elle se diffuse au travers des dispositifs emblématiques des espaces aéroportuaires. Dans les aérogares, rampes et passerelles, balcons et mezzanines, galeries et halls vitrés trahissent une vision dramatique de l'espace. A l'extérieur, les courbes et surplombs des infrastructures restituent l'idée d'un parcours dynamique, donnant à voir l'ensemble du site. L'arrivée sur l'aéroport en automobile est souvent conçue selon une séquence scénarisée. Par avion, la vue des lumières de l'aéroport à la nuit tombée offre un spectacle presque féerique (ill. 5).

L'éclosion des aéroports «vitrines» verra un nombre étonnant de scénarios écrits à la demande des autorités aéroportuaires, destinés à promouvoir l'aéroport comme un monde nouveau à découvrir. L'aéroport recourt au film pour se raconter. Ces scénarios décrivent l'activité aéroportuaire, comme une aventure extraordinaire, située dans un univers fantastique.²⁸ Des romans comme *Airport*²⁹ (1968) – qui sera adapté au cinéma – mettent en scène une intrigue dramatique dans l'aéroport vu comme entité close. Cette figure du scénario fait d'ailleurs écho aux nombreux films qui seront tournés pour tout ou partie dans les aéroports. *Stand By*, *Terminal*, *Tombés du ciel*, tous ces films ont fait de l'aéroport leur unité de lieu et de temps, le cadre et le sujet même de l'intrigue³⁰. Cette vision scénaristique de l'aéroport qui justifierait à elle seule une recherche en soi, renoue là aussi avec la fonction proprement cinématographique de la vue aérienne³¹.

Miroir de la ville en devenir?

L'imaginaire de la ville-aéroport noue des liens de parenté avec la ville projetée d'avion. En effet, le processus ascendant – de la prise de recul aérienne qui redé-

couvre et rationalise –, puis descendant – de la projection vue d'en haut, qui redessine de nouvelles formes et limites –, produit des figures spécifiques que l'on peut rapprocher des modèles imaginés pour façonner l'espace de la mobilité aérienne.

Le glissement de la spectacularisation de l'urbain par la vue aérienne, à la mise en scène de l'aéroport comme spectacle urbain, procède de la consolidation d'un champ de représentations visuelles qui, peu à peu, a construit une culture métropolitaine de la ville du futur comme spectacle. Une tension permanente jalonne ce mélange du spectacle et du réel. Spectacle de la ville qui se déploie vue d'avion. Spectacle de l'aéroport qui imite et dépasse la ville sans parvenir à l'incarner entièrement. Réalité d'une vision enfin recouvrée de la globalité urbaine. Réalité d'un artefact qui traduit de manière exacerbée les attentes de nos sociétés contemporaines. Se détachant d'elle pour mieux l'observer et la redessiner, s'en rapprochant pour mieux la comprendre et la dépasser, la ville *vue* d'avion, littérale ou figurée, se définit par rapport à la ville existante dans un jeu de miroir qu'illustrent les figures que nous venons de parcourir, de la figurabilité, la clarification, la rationalisation, du panoptique et de la spectacularisation. Un miroir reproduit et projette, condense et déforme, retarde et anticipe à la fois. Dans ce dialogue entre la ville d'accostage et «sa» ville aérienne, entre le sujet et ses représentations, l'étude de ces distorsions complexes offre des clés de lecture de la construction du fait urbain.

¹ Thierry Gervais, «Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne 1855-1914», *Études photographiques*, n°9, mai 2001, p. 102-108.

² «La grande semaine de Champagne», *L'Illustration*, n°3471, 4 septembre 1909, p. 153-164.

³ *L'Illustration*, n°3654, 8 mars 1913, p. 198-199.

⁴ Cité dans Robert Wohl, *A passion for wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven, Yale University Press, 1994, p. 183.

⁵ Béatrice Joyeux-Prunel, «Jouer sur l'espace pour maîtriser le temps», *EspacesTemps.net, Textuel*, 28 novembre 2006 (<http://espacestems.net/document2118.html>); Gerald Silk, «Our future is in the Air», in Dominick A. Pisano (dir.), *The Airplane in American Culture*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2003, p. 14-15.

⁶ Gertrude Stein, *Picasso [1938]*, Paris, Christian Bourgeois, 2006, p. 91.

⁷ Entre septembre et décembre 1908, Wilbur Wright réalisera plus de huit records au Mans. Il faudra attendre le meeting de Bétheny pour que ces records soient battus par les aviateurs français.

⁸ Umberto Boccioni, «Architecture futuriste, manifeste» [1913], in *Le Futurisme, 1909-1916*, Paris, Musée national d'art moderne, 1973, p. 162.

⁹ Tullio Crali, *En piqué sur la ville*, 1939, Museo d'Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto.

¹⁰ Anthony Sutcliffe (dir.), *Metropolis 1890-1940*, Chicago, University of Chicago Press, 1984; Richard Guy Wilson, Dianne H. Pilgrim, Dickran Tashjian, *The Machine Age in America, 1918-1941*, New York, Harry N. Abrams, 2001, p. 22-41.

¹¹ Le Grand Berlin (*Groß-Berlin*) fut créé en 1920 grâce à la loi homonyme (*Groß-Berlin-Gesetz*). Fruit de longues décennies de maturation, le Grand Londres fut, quant à lui, officiellement créé par le *London Government Act* de 1963, qui prit effet le 1^{er} avril 1965.

- ¹² Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périef. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard / éditions de l'Arsenal, 1991, p. 120-125.
- ¹³ Jean-Louis Cohen, *Le Tour de Paris. Les promenades aériennes de Roger Henrard*, Paris, Paris-Musées, 2006, p. 11.
- ¹⁴ «Aerial Survey of Manhattan Island», *Fairchild Aerial Camera Corporation*, Washington D.C., Library of Congress, 4 août 1921; voir aussi Paul E. Cohen et Robert T. Augustyn, *Manhattan in maps, 1527-1995*, New York, Rizzoli, 1997, p. 156-157.
- ¹⁵ Gaston Bachelard, «Le rêve de vol», in *L'Air et les songes. L'imagination en mouvement* [1943], Paris, José Corti, 1994, p. 27-78.
- ¹⁶ Hugh Ferriss, «Random Thoughts of Hugh Ferriss», texte non daté (sans doute fin des années 1940), extrait des archives de Hugh Ferriss, boîte 7, Second file, Avery Drawings, Columbia University, New York.
- ¹⁷ Frédéric Pousin, «Aerial views and the future of metropolitan Paris», *New Geographies*, vol. 4, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2011.
- ¹⁸ Jules Verne, *Robur le Conquérant*, Paris, Hetzel, 1886; Albert Robida, *Le XX^e siècle*, Paris, G. De-caux, 1883; H. G. Wells, *War in the air*, Londres, G. Bell and Sons, 1908.
- ¹⁹ Nathalie Roseau, *L'Imaginaire de la ville aérienne*, thèse de doctorat, Paris-Est, 2008, 2 vol. Cette thèse, dont un ouvrage est à paraître aux éditions Parenthèses [2012], retrace l'histoire des relations entre l'urbanisme et les développements de la mobilité aérienne, à partir des situations parisienne et new-yorkaise.
- ²⁰ Nathalie Roseau, «Reach for the skies. Aviation and urban visions circa 1910», *The Journal of Transport History*, vol. 30, mars 2010.
- ²¹ Eugène Hénard, *Les Villes de l'avenir*, lu à la séance du 14 octobre 1910 de la Town Planning Conference au Royal Institute of British Architects, et publié dans *L'Architecture*, 13 novembre 1910, p. 383-387.
- ²² *Ibid.*, p. 386.
- ²³ Plusieurs dessins parus dans les années 1910 illustrent cette vision nouvelle d'une cité entièrement irriguée par la mobilité aérienne. Voir les archives de Harvey W. Corbett, boîte 4:1, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.
- ²⁴ Nathalie Roseau, «Les métamorphoses de l'infrastructure, New York et l'imaginaire de la ville aérienne», in C. Prelorenzo et D. Rouillard (éds), *Le Temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 57-70.
- ²⁵ «Seadromes», 1929, source: Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, Ref. 4B9576; Thomas Adams, Harold M. Lewis, Lawrence M. Orton, «The Making of the City», in *The Building of the City. Regional Plan of New York and Its Environs*, vol. 2, New York, Committee on the Regional Plan of New York and Its Environs, 1931, p. 265-273.
- ²⁶ Folke T. Kihlstedt, «L'utopie réalisée, Les expositions universelles des années 30», in Joseph Corn (dir.), *Rêves de futur, Culture Technique*, n°28, 1993, p.102-117.
- ²⁷ «Your Weekend guide visits: Idlewild Airport», *The New Haven Register*, 25 août 1962, p. 32. Sur la dimension du spectacle à Idlewild Airport, voir Nathalie Roseau, «The obsolescence of the monument, The future of airports icons», in Dirk van den Heuvel (dir.), *The Challenge of change, Dealing with the legacy of the modern movement*, Delft, IOS Press, 2008, p. 87-92.
- ²⁸ Par exemple «Number 1 World way», scénario proposé pour l'aéroport de Los Angeles, de Cate et Mc Glone Films, 6 mars 1963. Source: Archives Aéroports de Paris, Boîte 143, Bordereau n°2005308; et un autre propose pour Orly: «Projet de scénario sur l'aéroport de Paris», scénario d'un film écrit par Louis Pauwels et Robert Menegoz, 22 septembre 1960. Sources: Archives des Aéroports de Paris, boîte 141.
- ²⁹ Arthur Hailey, *Airport*, New York, Doubleday, 1968.
- ³⁰ *Stand By* de Roch Stephanic, 2000; *The Terminal* de Steven Spielberg, 2004; *Tombés du ciel* de Philippe Lioret, 1993.
- ³¹ Teresa Castro, *Le Cinéma et la vocation cartographique des images. Questions de culture visuelle*, thèse de Doctorat, Université Paris-III, 2008.