



HAL
open science

Le paradigme de la frontière. L'aéroport, miroir de la condition urbaine

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Le paradigme de la frontière. L'aéroport, miroir de la condition urbaine. Nathalie Roseau, Marie Thébaud-Sorger (dir.). L'Emprise du Vol. De l'Invention à la Massification : Histoire d'une culture moderne, Metispresses, pp.181-194, 2013, vuesDensemble, 978-2-94-0406-82-1. hal-00941308

HAL Id: hal-00941308

<https://enpc.hal.science/hal-00941308>

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

NATHALIE ROSEAU / MARIE THÉBAUD-SORGER

DE L'INVENTION À LA MASSIFICATION:
HISTOIRE D'UNE CULTURE MODERNE

L'EMPRISE DU VOL



MétisPresses

LE PARADIGME DE LA FRONTIÈRE.
L'AÉROPORT, MIROIR DE LA CONDITION URBAINE

Nathalie Roseau

Depuis une vingtaine d'années, l'aéroport s'est imposé comme l'une des figures récurrentes des essais sur la ville contemporaine. «Non-lieu», «ville générique», «espace des flux», *edge city*¹: il occupe souvent un rôle délicat d'exemplarité, illustratif ou repoussoir, incarnant la figure d'une extériorité urbaine. Son développement soulève aujourd'hui des questions essentielles sur le contenu, l'intérêt et les limites d'un urbanisme de flux intimement lié aux logiques de mondialisation. Vecteur de nombreuses anticipations – dont se nourrissent régulièrement les films de science-fiction² –, la figure de l'aéroport comme *leçon* critique, procède sans doute du fait qu'il semble incarner à lui seul le récit de la globalisation, de ses dépassements et de ses peurs, et de la façon dont elle interagit avec les villes. Elle peut aussi s'expliquer par le fait que nos représentations portent autant, sinon plus, sur l'imaginaire prolifique qui projette ces lieux, que sur leur matérialité apparente³. Autrement dit, si l'aéroport réel est souvent perçu comme objet fantasmé et insaisissable, fascinant et terrifiant, n'est-ce pas aussi parce qu'il s'est toujours construit comme le lieu contemporain de nos attentes les plus contradictoires?

Faire l'histoire d'un espace hypermoderne?

Un tel point de départ n'en pose pas moins toute une série de questions sur la façon dont peut s'appréhender un tel objet. En particulier, le discours sur l'aéroport comme prisme de compréhension de notre société technologique, urbaine et globale, ne peut se comprendre sans une mobilisation interdisciplinaire au sein de laquelle l'histoire, son approche de la longue durée et des processus socio-historiques, a toute sa place. Dès lors, comment considérer un objet du point de vue de l'histoire – culturelle, urbaine, visuelle – alors qu'il incarne pour beaucoup une figure de l'a-temporalité et de l'a-spatialité, autant de notions qui signifient presque impérativement une rupture, une forme de discontinuité et d'immédiateté du présent? L'histoire contribue elle-même à ce récit comme en témoignent des titres d'ouvrages ou de manifestations qui semblent instruire cet énoncé héroïque du changement d'ère qu'auraient provoqué la «conquête» de l'air et l'invention de ses ports d'attache⁴. Sans doute cette dimension très marquée du discours historique s'explique-t-elle par la force de l'imaginaire que suscite un tel sujet, et dont Gaston Bachelard nous rappelait dans *L'air et les songes, L'imagination en mouvement*⁵, deux de ses principaux vecteurs: la clarification et la transcendance. L'histoire de l'aéronautique est elle-même jalonnée de récits célébrant

l'exploit, héroïque et magnifique, de même que son corollaire, la chute, catastrophique et inédite. Et ce caractère marqué de l'historiographie participe en retour, du regard particulier que nous portons sur la culture aérienne.

Pourtant, nous savons que la conquête mécanique de l'air au tournant du siècle dernier, si elle a constitué un événement important, n'en est pas pour autant une rupture franche, dans la mesure où, d'abord, elle procède d'une longue série d'expérimentations qui ont anticipé et instruit l'irruption des «exploits» du tournant du siècle. L'invention n'est ni radicale ni amnésique. Elle hérite des découvertes et des échecs qui l'ont précédée. Plus encore, son avènement s'inscrit dans un contexte qui capte l'exploit pour catalyser les mutations en attente. Les phénomènes historiques baignent dans un «plasma» qui est le lieu de leur «intelligibilité», nous disait Marc Bloch en 1941⁶.

Suivant cette intuition, nous pouvons également nous écarter de l'énoncé courant qui consiste à considérer l'aéroport comme infrastructure «hors les murs». Car, de même que l'invention aérienne s'est forgée au contact d'un contexte sociétal, économique, politique et culturel, l'invention de l'aéroport s'est faite en relation étroite avec le milieu qui l'a conçu, projeté, réalisé et adopté. C'est ici que la perspective historique peut nous aider à mettre à jour les diverses stratifications qui ont façonné cet objet. La construction des aéroports résulte des mutations sociétales d'un transport à l'origine risqué qui devient élitiste puis de masse, banal et souvent pénible; elle procède également des changements technologiques majeurs qui ont affecté par exemple les aéronefs ou les modalités de leur navigation; elle peut aussi se comprendre en explorant la façon dont a été conçu le point de rencontre terrestre entre la mobilité aérienne et le milieu habité, en premier lieu les villes. Pour s'affranchir d'un déterminisme technologique et mieux appréhender ces espaces modernes, il est donc essentiel de retrouver cette épais-



«TERMINAL 5», 2004,
PHOTOGRAPHIE DEAN KAUFMAN

seur historique, géographique, sociétale, culturelle, trop souvent effacée par le raz de marée de l'apologie ou de la critique de l'hypermodernité, que traduisent les rapports inédits qu'entretient l'individu avec l'espace-temps, confronté à un éventail croissant d'appartenances, de valeurs et de champs sociaux⁷. En même temps, la spécificité moderne dont s'est paré l'objet depuis sa naissance, constitue une dimension intrinsèquement historique de sa construction, comme l'étude de l'imaginaire aéroportuaire peut en témoigner. C'est dans cette double perspective que l'essai qui suit se propose de recontextualiser l'invention des aéroports, en soulignant les liens étroits qu'ils ont noués dès leur origine avec le débat sur le futur des villes⁸.

La ville à la conquête de l'air

Les événements qui préfigurent la naissance de l'aviation mécanique au tournant du siècle dernier – cette « invention sans besoin » comme l'appelait Emmanuel Chadeau⁹ –, interviennent dans un contexte urbain particulièrement dynamique. Les villes et les métropoles émergentes s'interrogent alors sur les conditions d'une possible maîtrise de leur croissance. Paris réfléchit à l'aménagement de sa région, alors que ses dernières fortifications sont en voie d'être déclassées – elles le seront définitivement en 1919 -, et qu'un nouvel horizon s'ouvre à la capitale. New York, qui a déjà consacré son élargissement avec la naissance en 1898 du *Greater New York*, explore les voies d'un déploiement hors de ses limites urbaines¹⁰. Conjugués à l'industrialisation croissante et un exode rural sans précédent, les modes de circulation jouent leur rôle dans la mutation des villes. Tout en facilitant les processus d'intensification et de diffusion autour des nœuds de transport et le long des axes de déplacement, ils ouvrent aux concepteurs de larges perspectives de réflexion.

Dans ce débat, la mobilité aérienne n'est pas en reste. Avant même que ne s'édifient les premières infrastructures aéroportuaires, elle occupe une place importante dans les visions projetant le futur des villes. La mise en place en 1878, puis le séjour prolongé, au-dessus du jardin des Tuileries, du ballon de Henri Giffard, bien nommé « le Géant », ont marqué les esprits¹¹. Inspiré du réel et inventeur de fictions, l'imaginaire littéraire, épique ou futuriste, des écrivains comme Jules Verne ou Edgar Allan Poe ou des illustrateurs comme Albert Robida¹², a déjà habitué les esprits et les regards aux cieux urbains sillonnés de formidables aéro-nefs ou d'essaims de véhicules aériens de toutes sortes. La ligne de démarcation entre l'irréel et le plausible, entre l'impossible et le possible, est une nouvelle fois franchie au début du siècle avec les exploits des aviateurs Wilbur Wright, Louis Blériot et Henri Farman. Cette fois-ci, c'est au tour de la sphère professionnelle de s'emparer du sujet aérien pour alimenter le débat sur l'avenir des villes. Des hypothèses sont alors esquissées puis approfondies dans leurs conséquences possibles sur la structure et la forme des villes. Avènement d'une mobilité individuelle généralisée; atterrissage et décollage en plein cœur des villes; développement de nouvelles centralités autour de ce transport inédit: jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, et alors qu'elle n'en est qu'à ses balbutiements, la

mobilité aérienne jouera, dans l'iconographie et les discours urbains, un rôle de vecteur possible de transformation urbaine.

Toutefois, dans cette période formatrice de défrichage et de prospection du futur de la mobilité aérienne et de ses infrastructures associées, le sujet occupe une place à part dans les discours urbains. Il travaille la question de la frontière, inaccessible auparavant, désormais franchissable et à chaque fois repoussée. Cette dimension est perceptible dans la nature réformatrice des visions urbaines mettant en scène la mobilité aérienne et qui s'appuient sur elle à la fois comme métaphore du renouveau et comme possibilité d'exploration de la troisième dimension ou de la grande étendue. On connaît ces projections de cités verticales sillonnées de véhicules aériens, gros ou petits, lourds ou légers, qu'illustrent par exemple les cartoons des comics américains¹³. Projetant une ville aérienne parcourue par des flux d'aéronefs, le film *Metropolis*, réalisé en 1926, atteste d'une fascination redoublée de crainte, pour la grande dimension de Manhattan. Son auteur, Fritz Lang, est influencé par un voyage qu'il fait à New York – il avait, comme compagnon de voyage à bord du paquebot qui l'emmenait vers le Nouveau Monde, l'architecte Erich Mendelsohn¹⁴. L'édification du paysage urbain de l'île, conjuguée à la formidable explosion des possibles que suggèrent les exploits aériens, conforte les architectes new-yorkais, Hugh Ferriss, Harvey Wiley Corbett et Raymond Hood en premier lieu, qui, explorant les ressorts de la conquête de l'air, préfigurent leur «métropole du futur»¹⁵. L'esprit de conquête se libère: investigation de la troisième dimension, distension de l'urbain, invention de programmes inédits. Redoublant la portée mondiale de l'invention, les visions s'internationalisent et dialoguent par l'image. D'Eugène Hénard à Le Corbusier, des futuristes italiens aux suprématistes russes, les architectes explorent les interstices par lesquels l'avion peut s'introduire en ville et engager par là même sa transformation¹⁶. L'avion sans aéroport: ici, ce n'est pas l'aéroport qui matérialise la figure principale de rencontre de la mobilité aérienne et du milieu urbain, mais la ville tout entière, ou plutôt la ville du futur, cette abstraction enfin plausible, que la conquête de l'air semble concrétiser.

Explorer la frontière

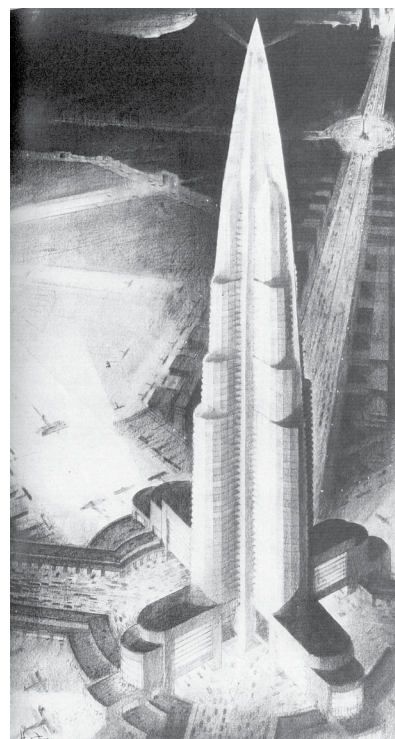
Pour autant, la prospective autour des «villes aériennes» ne bride pas les réflexions qui vont s'engager au tournant des années 1930 sur l'aéroport en tant que structure territoriale à part entière. Plusieurs perspectives coexisteront ainsi, dialoguant entre elles, explorant les futurs possibles d'une mobilité et de ses infrastructures, dont les contours sont à la fois larges et incertains. Des compétitions seront organisées, à l'instar de celle qu'initie en 1929 la *Lehigh Portland Cement Company*, entreprise spécialisée dans le ciment, et très intéressée par les nouveaux chantiers d'infrastructures qui s'annoncent. En marge de cette consultation, Ferriss et Corbett projettent des «aéroports du futur», faisant écho à leurs réflexions métropolitaines¹⁷.

Dans cette perspective de concrétisation, les projets s'appuient sur les dimensions réformatrices de l'imaginaire pour figurer l'aéroport comme nouvelle «porte d'entrée» de la ville, incarnant un programme et un aménagement d'exception

pour la ville en devenir, développant l'idée d'une forte centralité, disposant d'aménités urbaines, de confort et d'agrément. En limite de ville, l'aéroport préfigure son extension, marquant une double appartenance à la ville qu'il dessert et à son horizon¹⁸. Nouvelle frontière donc qui s'ajoute à celle que nos visionnaires, perchés sur les hauteurs de la ville, appelaient à franchir. Aux États-Unis, la dimension pastorale jouera pleinement son rôle dans cette position aux limites de l'infrastructure, entre ville-centre et ville-région, entre milieu habité et environnement naturel. L'idée même de l'*airpark*, imaginé sur le modèle des *parkways*, fait d'ailleurs florès à l'époque¹⁹.

Cette insertion à la périphérie, comme espace-frontière situé entre la ville et son extériorité – qu'elle soit «nature» ou horizon d'extension –, marque une transition entre l'imaginaire de la «ville aérienne» et l'avènement de l'aéroport comme entité en soi, destinée à porter le formidable essor de l'aviation, que stimulera le deuxième conflit mondial. Souvent réalisés à la faveur d'événements urbains d'ampleur, les premiers grands aéroports internationaux incarnent cette transition. L'exposition internationale de 1937 à Paris inaugure le réaménagement complet du Bourget²⁰; dans la perspective du 750^e anniversaire de la capitale berlinoise, le troisième Reich engage la refonte de Tempelhof²¹; l'exposition internationale de 1939 à New York favorise quant à elle l'ouverture de l'aéroport LaGuardia, la «petite folie» du maire²², comme l'appelleront certains critiques acerbes. En ces temps où desseins urbains et destinées politiques nouent des relations étroites, les aéroports figurent les drapeaux des villes capitales, phares emblématiques de l'entrée des métropoles dans la compétition mondiale.

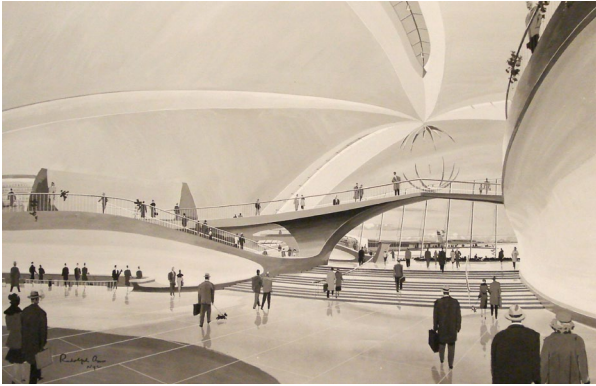
Le succès sera immédiat. Séduits par ce *cirque* d'un nouveau genre, qui renoue avec les grandes scènes des meetings aériens du tournant du siècle, les spectateurs afflueront en masse vers ces arènes privilégiées de la promotion aéronautique. Au début des années 1950, 90% des visiteurs des aéroports new-yorkais ne voleront pas. À l'affût de nouvelles recettes financières et de futures clientèles, les maîtres d'ouvrage des installations aéroportuaires exacerberont cette dimension festive et grandiloquente, offrant toutes sortes d'attractions²³. L'Amérique des années cinquante voit ainsi naître des projets d'aéroports accueillant hôtels, drugstores, théâtres, commerces, restaurants, musées, promenades. «A city under one roof»: à l'heure où la croissance périphérique des villes entame un nouveau tournant, favorisé par l'essor de la grande distribution et la démocratisation de l'automobile,



HUGH FERRISS, «AIRPORT OF TOMORROW», *THE AMERICAN ARCHITECT*, AOÛT 1930.

AÉROPORT DE LAGUARDIA, 1939. LA GALERIE D'EMBARQUEMENT COIFFÉE PAR LE SKYWALK





AÉROPORT D'IDLEWILD,
PERSPECTIVE INTÉRIEURE DU
TERMINAL TWA, 1962, ARCHITECTES
EERO SAARINEN ET ASSOCIÉS.

l'aéroport offre une vitrine spectaculaire du futur suburbain, ce qu'illustre d'ailleurs le terme ambigu de *Terminal City* qui sera choisi pour désigner le chapelet d'aéroports conçu pour le futur aéroport d'Idlewild à New York (rebaptisé John Fitzgerald Kennedy peu après l'assassinat du président américain)²⁴.

Ce déplacement progressif de l'aéroport, des portes de la ville constituée où il offrait la promesse d'une nouvelle frontière architecturale et urbaine, vers une ville suburbaine à construire, sera d'au-

tant plus facilité que ceux qui engageront cette transformation, le feront dans le cadre des nouvelles autorités aéroportuaires souvent élargies ou créées au terme d'âpres luttes de pouvoir avec les villes ou les États, auparavant en charge des plateformes. Épaulée par les compagnies aériennes, la Port of New York Authority rafle la concession des aéroports aux villes de New York et Newark, au terme d'une campagne de presse soutenue et mordante²⁵. La création en 1945, de l'établissement public autonome Aéroport de Paris, donnera lieu, quant à elle, à un débat soutenu entre ministres du gouvernement provisoire du Général de Gaulle, les uns partisans d'une mise sous tutelle resserrée, les autres militants d'une structure plus émancipée²⁶.

Le déplacement n'est donc pas uniquement territorial, mais aussi institutionnel, l'émergence de ces nouveaux pouvoirs renforçant l'autonomie de mondes en soi qui vont se construire à l'horizon des villes. Nouvelle frontière encore, plus discontinue, celle d'un territoire qui s'affranchit du continuum urbain et régional pour



LA « MÉGASTRUCTURE » D'ORLY,
DÉBUT DES ANNÉES SOIXANTE.

inventer ses propres règles et limites. Celle d'une institution qui s'extrait de la gouvernance démocratique de la métropole pour administrer et équiper un super-territoire des flux. Celle d'une urbanité qui aspire à inventer une alternative à la ville qu'elle regarde: moderne, ludique, desserrée, suburbaine.

L'obsolescence du futur

Malgré la fréquentation enthousiaste des dimanches à Orly ou des virées à Kennedy, la belle façade s'effritera vite²⁷ et le brouillage d'une image festive et optimiste, masquant les difficultés d'une industrie en plein essor, surviendra en très peu de temps, l'épopée des terrasses d'Orly, fascinantes et mythiques, étant vite reléguée au registre du passé. L'entrée dans le transport de masse annonce en effet les prémices d'une crise chronique qui affectera durablement la mobilité aérienne. Crise au sens d'une remise en question perpétuelle, qu'alimentent la croissance du trafic, les évolutions technologiques, mais aussi les secousses pétrolières, les atteintes répétées à l'environnement et l'intrusion du terrorisme. Amplifiée de ces maux convergents, la *menace aérienne*, parée des terribles marqueurs de la guerre, fragilise le modèle parfait de l'aéroport vitrine et consacre l'incertitude de l'avenir comme l'un des paramètres dominants du projet aéroportuaire.

La nouvelle figure que l'aéroport va progressivement redessiner, procède alors d'un repositionnement urbain. À l'heure où la société urbaine étend son emprise sur l'ensemble du territoire, à l'heure où la distinction entre ville et campagne s'estompe, faisant place à un urbain généralisé, l'aéroport ne figure plus un poste avancé de la ville constituée, mais incarne l'un des organes les plus dynamiques d'une métropole en mutation. Les frontières se sont déplacées, plus insidieuses, plus mouvantes également, qui ne marquent plus une limite physique supposée de la métropole, mais redessinent en son sein de nouvelles franges. Loin de figurer une bulle à part, l'inscription de l'aéroport dans l'espace urbain se traduit par divers «impacts», depuis l'aérogare de centre-ville jusqu'à la plateforme excentrée, depuis le cœur du *hub* jusqu'aux rives de ses clôtures, depuis les lieux de l'activité jusqu'aux espaces du voyage. L'infiltration de cette *toile* aéroportuaire dans le tissu métropolitain interroge ses contours et ses bornes, sa modernité et son image.

Ce mouvement s'observe par exemple dans la façon dont les autorités aéroportuaires tentent de renouer le lien avec leur ville d'accostage dont ils sentent combien son éloignement les handicape. Dans cette quête éperdue visant à renouer les liens entre urbanité et aéroport, les autorités aéroportuaires aspirent à *civiliser* l'aéroport, en y introduisant des références et des signes urbains, tandis que les villes aménagent avec le concours des autorités, des gares aériennes en centre-ville, permettant d'engager toutes les formalités du voyage avec les aménités courantes que l'on trouve dans tout aéroport international digne de ce nom. Des aéroports sans avion en quelque sorte, qui réimportent en ville des fonctions exilées, offrant tous les attributs de l'univers aéroportuaire, excepté la présence des avions. De l'urbanisation de l'aéroport à l'*aéroportuarisation* de l'ur-



COUPE SUR LE COMPLEXE DE LA
DEUXIÈME AÉROGARE IN-TOWN DE
KOWLOON À HONG KONG,
ARCHITECTE TERRY FARRELL.

bain: ces deux figures montrent à quel point ville et aéroport nouent des liens étroits d'ambiguïté et d'hybridation²⁸.

L'instabilité de l'univers aéroportuaire, toujours soumis à des mutations technologiques et urbaines, participe également de la construction d'un socle de représentations ambivalentes, les espoirs se retournant en un laps de temps très court, en désillusions, les utopies en dystopies. Reyner Banham soulignait déjà ce brouillage des sentiments lorsqu'il évoquait en 1962 l'obsolescence de l'aéroport, de même qu'il insistait sur le rétrécissement des temporalités, caractéristique de ces chantiers permanents²⁹. «La modernité, c'est l'accélération du temps» nous dit Peter Conrad³⁰. Et l'aéroport est sans doute l'un des exemples les plus critiques de cette aporie. Car avant tout, il s'inscrit comme futur présent. Cette condition urbaine lui confère un caractère historique particulier, sa construction culturelle pouvant finalement se comprendre comme une succession de projections du futur³¹.

La double face de l'utopie

Cette dimension futuriste de la conception aéroportuaire se consolide au fil des réalisations, les aéroports incarnant à la fois les lieux d'une possible réforme urbaine, devenant les drapeaux des métropoles naissantes, les mondes en soi à l'ère suburbaine, les prototypes du futur incertain, et aujourd'hui des leçons critiques pour la ville hypermoderne. Paradoxalement, alors que l'aéroport n'est pas considéré comme un espace digne d'être urbain, il figure l'un des lieux privilégiés du débat sur la ville contemporaine.

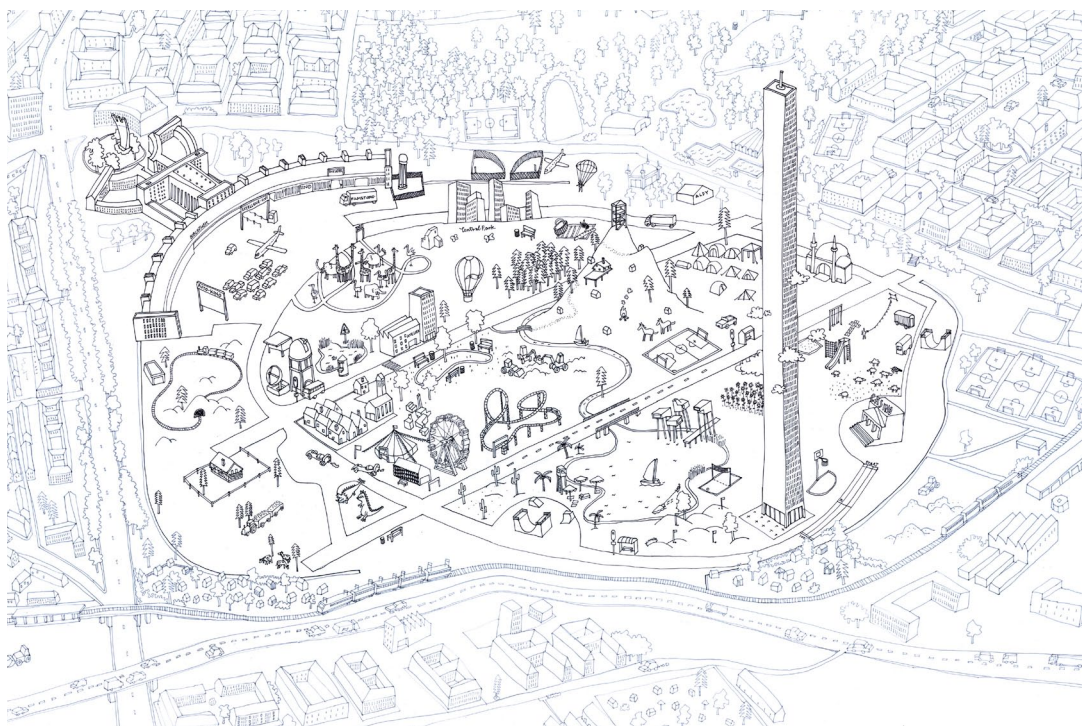
Cristallisé par les réalisations aéroportuaires, l'avènement d'un espace-temps déterritorialisé figure l'une des illustrations de cette position instable et singulière. Car la conquête de l'air, c'est aussi celle de l'ubiquité, de la légèreté, de la transcendance; mais ces attributs se heurtent violemment à l'immobilité de plus en plus chronique des voyageurs aériens 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'incarneraient les exploits des premiers aviateurs. L'hypervitesse aérienne 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 reliant la métropole chinoise à son aéroport en un quart d'heure et à une vitesse de 250 km/heure. Apparemment imperceptible pour le corps, la grande vitesse est ici lue et comprise à travers l'écran interne du wagon³².

Cette quête absolue de la compression de l'espace-temps se projette également sur les relations que noue l'aéroport avec son environnement physique. Patente est ici la volonté fréquente d'annuler littéralement la distance physique qui sépare la ville de l'aéroport, conduisant ce faisant, à nier l'espace intermédiaire traversé. Cette volonté n'est pas nouvelle. En témoigne par exemple la volonté des édiles parisiens qui, en 1937, ne souhaitaient pas montrer aux visiteurs prestigieux de l'exposition internationale, les territoires industriels des portes de Paris, et préconisaient de *cachez d'un rideau d'arbres, cette banlieue que je ne saurais voir*³³. Cet énoncé d'un espace discontinu qui s'affranchirait des lieux qu'il traverse, n'a cessé de prospérer lorsque l'on voit de quelle façon les projets actuels, en région parisienne par exemple, qu'il s'agisse du CDG Express ou du Grand Paris Express peuvent occulter la question des transitions intermédiaires. La négation de l'espace qui sépare l'aéroport de sa ville d'accostage, la ville de son port aérien, crée ainsi des poches d'attraction et des territoires de dépression, et contribue à la consolidation de l'une des plus importantes frontières que nous connaissons aujourd'hui dans la métropole contemporaine, celle qui fait coexister à toutes les échelles des enclaves de richesse et leurs envers de relégation. «Les décideurs sans frontières côtoient les travailleurs sans papiers»³⁴. Saskia Sassen souligne dans une formule lapidaire, une autre forme de dualité de la ville contemporaine.

Le jeu de fascination et de répulsion qui anime notre perception de l'environnement aéroportuaire, résulte d'une part de cette quête éperdue de l'affranchissement d'une frontière, d'autre part de l'effroi devant la dénaturation du milieu que ces modalités de dépassement pourraient impliquer. «Prométhée doit impérativement chercher en lui-même la force et les ressources de s'entraver»³⁵, nous rappelle Alain Finkielkraut. Car cet exploit permanent que nous connaissons depuis la conquête de l'air, de l'espace, du mur du son, au gigantisme des installations aéroportuaires et à leurs prouesses techniques, a son corollaire immédiat: ce risque latent qui s'exprime brutalement tel le mythe d'Icare. C'est sans doute l'un des caractères les plus marqués de l'histoire aéroportuaire. La puissance et la chute sont intimement corrélées dans ces lieux si parfaits où la faille semble si fatale. Cette confrontation s'incarne dans les tensions vives qu'oppose l'immobilité à la mobilité, le monumental au banal, celles-là même qui nous procurent le sentiment dual de faire partie d'une élite affranchie et en même temps, d'être un mouton traîné d'enclos en enclos. Cette coexistence rapprochée des espérances et des désillusions peut aussi expliquer les échos fascinés ou catastrophistes qu'évoquent les articles dithyrambiques ou au vitriol, ou les images spectaculaires d'exploits ou d'accidents.

Une culture transnationale

Emblème de la «ville générique» théorisée par l'architecte hollandais Rem Koolhaas, l'aéroport incarne encore une autre frontière contemporaine, celle de la dimension transnationale de l'urbain. Les métropoles aspirent d'une part à figurer sur la scène mondiale des hubs des cités globales, les villes souhaitent d'autre part affirmer leurs icônes et leurs «identités» locales. La porte d'entrée aérienne incarne ce mélange tonique: d'un côté un espace reconnaissable et parcourable



«TEMPELHOF AS A PLACE OF COLLECTIVE DESIRES: ILLUSTRATION OF IDEAS HARVESTED IN THE OPEN CALL BY THE CITY», RAUMLABORBERLIN, MARKUS BADER AND THOMAS RUSTEMEYER.

facilement; de l'autre, un lieu qui condense en quelques signes l'essence du pays qui l'accueille. Cette dimension éminemment *glocale* de l'aéroport³⁶ conforte sa construction comme ville-monde, redéfinissant les frontières de la ville. Frontière politique et institutionnelle, dont le rôle dans l'émergence de pouvoirs autonomes métropolitains n'est plus à démontrer; frontière territoriale, borne de l'extension sans fins des villes, qui, dès lors qu'elle se réalise, recherche aussitôt les moyens de son dépassement; frontière d'un superterritoire qui noue avec la technologie une relation ambivalente de peur et de fascination.

Cette condition de frontière contribue à respatialiser l'aéroport dans le milieu dont pourtant il souhaitait s'émanciper. Car de même que le futur n'est pas projeté de la même façon aujourd'hui et demain, l'infrastructure aérienne n'est pas spatialisée de la même façon ici ou là. Du régime d'historicité³⁷ au «régime de spatialité», l'aéroport se singularise par les rapports qu'il entretient avec la ville à laquelle il est immanquablement rattaché. Les figures *miroirs* que nous avons parcourues dans cette brève rétrospective, projettent avant tout le devenir de leur «ville d'accostage», de même que la vue aérienne appréhende et redéfinit le sujet qui se trouve sous ses yeux. Dans ce dialogue qui se noue entre la ville et son infrastructure, se joue un processus corrélé d'hybridation et d'autonomisation qui a produit ces différents *u-topos* que figurent l'Aeropolis imaginée en 1910 aux alentours du Bourget³⁸, la ville aérienne des métropolitainistes new-yorkais de l'entre-deux-guerres, les Air Cities des Trente Glorieuses et plus récemment les Airport Cities qui dessinent aux franges des villes de gigantesques fragments métropolitains.

Souvent diffusées, parfois réalisées, ces visions promeuvent l'idée d'une expérimentation urbaine, dépassant les contraintes de la ville d'accostage, tout en invoquant régulièrement les débats urbains dont celle-ci fait l'objet. Avec le prisme qu'offre la dimension a priori globale de la mobilité aérienne, il s'agit bien plus de s'ancrer dans le futur des villes sur lesquels œuvrent les concepteurs et les acteurs urbains, telles qu'elles se révèlent dans leurs qualités intrinsèques et leurs crises chroniques.

Cette position à la limite explique que le caractère transnational des réflexions sur la ville aérienne ou la ville-aéroport, n'efface pas pour autant son caractère différencié. De ville en ville, les aéroports ne se ressemblent pas. D'une part, les «modèles» successifs d'aéroports révèlent des déclinaisons différentes, et l'avenir en annonce encore de nouvelles. D'autre part, les processus de mutation des aéroports témoignent de disparités importantes, qu'il s'agisse des aéroports en rénovation ou de ceux en extension, comme en témoignent les futurs contrastés des aéroports d'Orly et de JFK, pourtant contemporains et témoins d'une histoire partagée³⁹.

La spatialité de l'imaginaire qui transcende le local et se localise en même temps, ajoute encore à la complexité des représentations aéroportuaires. Paradoxe, la confusion des références, temporelles et spatiales, procède pour partie de cet imaginaire *aérourbain* qui a marqué de manière prégnante la fabrique de notre environnement. C'est en cela que son explicitation historique est essentielle pour comprendre la construction de la ville contemporaine.



ROISSY, TERMINAL 2F, 1998,
PHOTOGRAPHIE PAUL MAURER.

¹ Ces appellations ont été retenues respectivement, par Marc Augé, «Non-lieux et espace public», *Quaderns* (Barcelone), n°231, 2001, p. 11; Rem Koolhaas, *Mutations, Harvard project on the city*, Bordeaux, Arc en rêve Centre d'architecture, ACTAR, 2001, pp. 721-42; Manuel Castells, *La société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530; Joël Garreau, *Edge city, Life on the New Frontier*, New York, Anchor Books, 1992.

² Voir en particulier trois films mettant en scène l'aéroport comme figure même de l'intrigue: *La Jetée*, Réalisateur Chris Marker, 1962; *Airport*, Réalisateur George Seaton, 1970; *The Terminal*, Réalisateur Steven Spielberg, 2004.

³ Jocelyn de Noblet, «Le futur n'est plus ce qu'il était», in Joseph Corn (dir.), «Rêves de futur», *Culture technique*, n°28, 1993, pp. 6-13.

⁴ Lire par exemple de John Zukowsky (dir.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, op. cit.; Marcus Binney, *Airports Builders*, Londres, John Wiley and Son Limited, Academy Editions, 1999; Manuel Cuadra, *World Airports: Vision and Reality, Culture and Technique, Past and Present*, Hambourg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002; Alastair Gordon, *Naked Airport. A cultural history of the World's most revolutionary structure*, New York, Metropolitan Books, 2004; Hugh Pearman, *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Paris, Éditions du Seuil, 2005.

- ⁵ Gaston Bachelard, «Le rêve de vol», in *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994, pp. 27-78.
- ⁶ Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien* [1944], Paris, Réédition Masson/Armand Colin, 1997, p. 52.
- ⁷ Cette acception de l'hypermodernité urbaine a notamment été théorisée par François Ascher, dont un ouvrage posthume retrace les principales thèses. François Ascher, *L'âge des Métropoles*, Préface d'Alain Bourdin, Éditions de l'Aube, 2009.
- ⁸ Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, op. cit.
- ⁹ Emmanuel Chadeau, *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, pp. 41-43.
- ¹⁰ Sur l'histoire de la naissance des métropoles au tournant du siècle dernier, on pourra consulter l'ouvrage collectif de Anthony Sutcliffe (dir.), *Metropolis 1890-1940*, Chicago, University of Chicago Press, 1984; à propos de l'histoire des fortifications parisiennes et de leur rôle dans la construction métropolitaine de la capitale française, lire de Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périf*, Paris, *Les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éditions de l'Arsenal, 1991.
- ¹¹ Thierry Gervais, «Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne 1855-1914», *Études photographiques*, n°9, mai 2001, pp. 102-108.
- ¹² En particulier Jules Verne, *Robur le Conquérant*, Paris, Hetzel, 1886; Albert Robida, *Le 20^e siècle*, Paris, G. Decaux, 1883, pp. 38-53, 89-98.
- ¹³ Voir par exemple les dessins réalisés de la New York du Futur au tournant des années 1910; Harry M. Pettit, «The Cosmopolis of the Future», in *King's Dreams of New York*, 1908; Harry Grant Dart, «What's to hinder», *Life*, 1910; Richard W. Rummell, «Future New York is preeminently the City of Skyscrapers», *King's Views of New York*, 1911.
- ¹⁴ Erich Mendelsohn, *Amerika, Livre d'images d'un architecte* [1926], Les Éditions du demi-cercle, 1992. La première de *Metropolis* a lieu le 14 janvier 1927 à Berlin.
- ¹⁵ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur* [1929], Paris, Centre Georges Pompidou, 1987; L'édition originale de l'ouvrage a été publiée en 1929 aux Éditions Ives Washburn Publishers.
- ¹⁶ Lire d'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, publié dans *L'Architecture*, 13 novembre 1910, pp. 383-387; Virgilio Marchi, «Città Superiore», collection Pier Luigi Marchi, Rome, 1919; Ulrich Conrads et Hans G. Sperlich, *Architecture fantastique*, Stuttgart, Delpire, 1960; à propos de l'émergence d'un imaginaire de la «ville aérienne» au tournant des années 1910, lire de Nathalie Roseau, «Reach for the Skies, Aviation and Urban Visions circa 1910», *The Journal of Transport History*, vol. 30/2, décembre 2009, pp. 121-140.
- ¹⁷ Hugh Ferriss, «Airport of tomorrow», *The American Architect*, août 1930; Harvey Wiley Corbett et Francis Keally, «Airport of the future», *Architectural Forum*, janvier 1930.
- ¹⁸ Plus de 250 propositions seront soumises, le jury réunissant vingt-cinq autorités reconnues dans les champs de l'architecture, de l'ingénierie, du city planning et de l'aéronautique, parmi lesquelles figurent Harvey Wiley Corbett, président en charge du programme, ainsi que Raymond Hood, président du jury. Cf. *American Airport Designs*, Lehigh Portland Cement Company, New York, American Institute of Architects Press, 1990, réédition du document publié en 1930, à l'issue de la compétition; lire aussi «The Lehigh Airports Competition», *Architectural Forum*, janvier 1930, pp. 75-106.
- ¹⁹ Janet R. Daly Bednarek, «The Flying Machine in the Garden – Parks and Airports, 1918-1938», *Technology and Culture*, vol. 46, n°2, 2005, pp. 350-373.
- ²⁰ Voir dossier spécial sur les résultats du concours du Bourget «Le concours de l'aéroport du Bourget», *Architecture d'Aujourd'hui*, février 1936, pp. 4-22.
- ²¹ Axel Drieschner, «Ernst Sagebiel's Tempelhof Airport: typology, iconography and politics», in Bob Hawkins, Gabriele Lechner, Paul Smith (dir.), *Historic airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conference in Aviation architecture*, Londres, English Heritage, 2005, pp. 100-111.
- ²² Florence Teets, «The little Flower's folly», *Pegasus*, octobre 1954, pp. 1-15.
- ²³ Pour attirer le futur chaland, lui offrir l'image accessible et féérique de ce qui n'est encore réservé qu'à une élite, les autorités aéroportuaires ouvriront largement l'aéroport au public. Des tours et *skyrides* seront organisés pour permettre la contemplation du spectacle inédit que constitue l'aéroport en mouvement. Cf. «Your Weekend Guide Visits: Idlewild Airport», *The New Haven Register*, 25 août 1962, p. 32.

- ²⁴ Wallace K. Harrison, texte de présentation du concept de Terminal City pour la Port of New York Authority, 16 février 1955, Archives de Wallace K. Harrison, Boîte 3, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.
- ²⁵ Cet épisode est remarquablement retracé par Jameson W. Doig, *Empire on Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, New York, Columbia University Press, 2001.
- ²⁶ Lire en particulier le manifeste d'Alain Bozel pour la création d'un grand œuvre national. Alain Bozel, *L'Aéroport de Paris*, publié à compte d'auteur, novembre 1944 (source: Archives d'Aéroports de Paris).
- ²⁷ Dans le cercle professionnel des architectes, des constructeurs et des aménageurs, ce retournement s'observe quasiment simultanément avec l'ouverture des grands aéroports inaugurés au tout début des années 1960, comme Idlewild ou Orly par exemple. La critique sera acerbe. Ada Louise Huxtable, «Idlewild: Distressing Monument to Air Age», *The New York Times*, 25 novembre 1962, p. 181; «Kennedy Airport Faces Traffic of the 60's with a 40's Design», *The New York Times*, 18 août 1965, p. 90. Cf. «Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen traumflughafen von Paris», *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961, traduction Aéroports de Paris (source: Archives Aéroports de Paris).
- ²⁸ Réalisant la deuxième aérogare urbaine de Hong Kong, située à Kowloon, Terry Farrell indique vouloir «urbaniser l'aéroport». Cité in Kenneth Powell, *La ville de demain*, Paris, Seuil, 2000, pp. 156-157.
- ²⁹ Reyner Banham, «The Obsolescent Airport», *op. cit.*
- ³⁰ Cité dans Hartmut Rosa, *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010, p. 363, dans sa conclusion au titre évocateur: «Une immobilité fulgurante? La fin de l'histoire».
- ³¹ À l'instar des *New York Délires* avec lesquels Rem Koolhaas a tracé le manifeste rétroactif de Manhattan; Rem Koolhaas, *New York Délires, Manifeste rétroactif pour Manhattan [1978]*, Marseille, Parenthèses 2002.
- ³² On pense également au projet avorté d'Aérottrain, conçu par Jean Bertin et proposé pour relier les sites névralgiques du Grand Paris conçu par le Général de Gaulle et Paul Delouvrier au milieu des années 1960. Lire de Vincent Guigueno, «Building a High speed society, France and the aérottrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, vol. 49, janvier 2008, pp. 21-40.
- ³³ «Le port aérien de Paris doit rester au Bourget», fin 1931, source Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget. Pour une lecture plus réelle du territoire que traverse la ligne Paris-Roissy, on relira l'excellent ouvrage de François Maspero, Anaïk Frantz (Photographies), *Les passagers du Roissy-Express*, Paris, Éditions du Seuil, 1990.
- ³⁴ Saskia Sassen, *Urbanisme*, n°345, décembre 2005, p. 71.
- ³⁵ Alain Finkelkraut in Alain Finkelkraut, Peter Sloterdijk, *Les battements du monde: dialogue*, Paris, Pauvert, 2003.
- ³⁶ Illustrant cette dimension *globale* de l'aéroport, une série estivale du Monde, intitulée «Mondialisation: embarquement immédiat», s'est consacrée en 2007 aux grands aéroports mondiaux: les articles soulignaient tous à la fois ce lien intime de l'aéroport à la ville d'accostage, et cette dualité entre différenciation locale et standardisation globale, à l'origine de lieux en apparence si semblables, et si différents en même temps; «Atlanta, l'Amérique engorgée», *Le Monde*, 7 août 2007, pp. 14-5; «Lagos: le guèpier devenu plate-forme de l'Afrique», *Le Monde*, 8 août 2007, pp. 12-13; «Londres, Nœud de la planète people», *Le Monde*, 9 août 2007, pp. 14-15; «Moscou: un pays, deux systèmes», *Le Monde*, 10 août 2007, pp. 14-15; «Dubai, le «hub» de la mondialisation heureuse», *Le Monde*, 11 août 2007, pp. 14-15; «Hong-Kong, Objectif Chine», *Le Monde*, 12-13 août 2007, pp. 14-15.
- ³⁷ Terme que nous empruntons à François Hartog qui, avec cet «instrument heuristique», propose de s'interroger sur les modes d'articulation entre les trois catégories du passé, du présent et du futur, et la façon dont ces articulations ont varié selon les lieux et selon les époques. François Hartog, *Régimes d'historicité, Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.
- ³⁸ «Aéropolis, un aéroport à 4 kilomètres des fortifications», suppl. à *L'Aéronaute*, 26 mars 1910.
- ³⁹ Nathalie Roseau, «The Obsolescence of the Monument, the Future of Airport Icons», *op. cit.*