



Les lieux de la mondialisation au crible des aéroports : la simultanéité des ancrages territoriaux en question

Jean-Baptiste Fretigny

► To cite this version:

Jean-Baptiste Fretigny. Les lieux de la mondialisation au crible des aéroports : la simultanéité des ancrages territoriaux en question . Entre local et global : Les territoires dans la mondialisation, Le Manuscrit, 2016, Fronts Pionniers, 978-2-304-04584-0. hal-01181512

HAL Id: hal-01181512

<https://hal.science/hal-01181512>

Submitted on 30 Jul 2015

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

LES LIEUX DE LA MONDIALISATION AU CRIBLE
DES AÉROPORTS : LA SIMULTANÉITÉ DES AN-
CRAGES TERRITORIAUX EN QUESTION

Jean-Baptiste FRÉTIGNY
Université de Cergy-Pontoise

Document de travail – Working paper

La participation des lieux aux processus de mondialisation ne laisse pas d'interroger. Elle est souvent approchée sous l'angle univoque d'une dialectique entre *le lo-*

cal et *le global*, qui tend à méconnaître la gamme d'échelles spatiales et de relations spatialement situées entretenues par leurs multiples acteurs. C'est pourquoi ce chapitre interroge la contribution des lieux à la circulation d'individus, d'idées, de capitaux et de marchandises en tant qu'elle relève précisément d'échelles et de relations diversifiées jusqu'à son intensification majeure à l'échelle mondiale. Une telle appréhension suppose une redéfinition des lieux, de nature relationnelle, comme conjonction en un site d'interactions à différentes échelles. Dès lors, « une large partie de ces relations, de ces expériences et de ces arrangements s'opère à une bien plus large échelle que celle qu'il nous arrive d'assigner au lieu [...] et cet 'extérieur' est bien lui-même partie prenante de ce qui constitue le lieu » (Massey, 1994, p. 153).

Cette construction du lieu dans la mondialisation pose la question de l'inscription territoriale de l'archipel métropolitain mondial (AMM), qui n'a guère été interrogée de manière explicite depuis les travaux pionniers d'Olivier Dollfus (1997). Emblématiques des îles de cet archipel, les aéroports n'ont significativement guère fait l'objet d'analyses simultanées à différentes échelles. La plupart des travaux se concentre en effet soit sur le positionnement des aéroports dans le réseau aérien mondial, soit sur l'émergence de nouveaux territoires en périphérie urbaine ou *aérovilles*. Ces études tendent ainsi à reconduire une opposition dichotomique entre *local* et *global* comme entre les territoires et les réseaux.

Or les aéroports, parce qu'ils sont de véritables commutateurs qui les articulent au quotidien, permettent au contraire penser le façonnement multiscalaire des îles de l'archipel. Ils sont également partie prenante d'une diversité de niveaux de participation à la mondia-

lisation ou modes de gestion de la distance (*métrique*), pour reprendre une grille de lecture forgée par Christian Grataloup (1999). Comme le souligne la figure 1, ils participent simultanément de l'espace réticulaire de l'archipel métropolitain à travers le réseau aérien, de l'espace topographique terrestre des moyens de transport, comme de ce niveau clé de l'urbanité pédestre, des espaces publics de la mobilité, passage obligé pour accéder aux deux premiers, et enfin de celui de l'ubiquité informationnelle.

*Figure 1 – L'insertion des aéroports
dans de multiples niveaux de participation à la mondialisation*

Figure à insérer ici

Cette analyse interroge les réseaux comme des dispositifs majeurs de construction territoriale dans le cadre de la métropolisation, réinvestissant l'idée d'une étude de leur sémiologie, de leur sémantisation et des cultures matérielles qu'ils véhiculent (Divall, Revill 2009). Dans ce contexte, elle pose à nouveaux frais la question de la capacité des lieux à symboliser des territorialités collectives.

Il a été montré que les lieux symboles pouvaient donner à voir et à comprendre des territorialités à différentes échelles spatiales, renvoyant à autant de collectifs (Debarbieux 1996, 2010). Mais la conséquence de cette hétérogénéité des collectifs et des échelles mises en jeu en un seul lieu, de ce jeu simultané d'échelles et d'identités n'a guère retenu l'attention.

Pourtant l'ancrage territorial d'objets tels que les aéroports ne va pas de soi. Selon l'échelle et la construction territoriale envisagée, leurs toponymies, officielles et officieuses oscillent entre Charles-de-Gaulle et

Roissy, entre Amsterdam et Schiphol, entre Francfort et Rhin-Main, ou encore entre Dubai International et Garhoud. C'est bien ce fait majeur d'une co-spatialité de territorialités qui brouille l'assignation simple de ces lieux et de leurs acteurs à territoire, la rend moins évidente et donc particulièrement intéressante à saisir.

C'est pourquoi on fait ici l'hypothèse que les lieux de mobilité, par la dimension transcalaire des pratiques de déplacement qu'ils permettent, de l'échelle du corps à celle du Monde, constituent des laboratoires privilégiés de l'inscription des lieux dans la mondialisation. S'y jouent la réaffirmation, la reconduction mais aussi la reformulation et l'interrogation des territorialités collectives des populations mobiles.

Ces *sites liminaux* (Bhabha 1994) permettent d'apprécier la reproduction des diverses territorialités mais aussi l'infléchissement des idéologies territoriales en raison de leur situation complexe de co-spatialité. Elles apparaissent bien comme des *localités* et des *voisinages* au sens d'Appadurai (1996) : leur construction, pour ne pas être dissoute dans un contexte plus englobant, est un processus permanent qui s'élabore aussi dans et par la circulation.

À travers l'étude de l'expérience des aéroports par les passagers, l'objectif est de montrer que les pratiques et les représentations de ces lieux très contrôlés de la mondialisation ne tiennent pas seulement à l'imposition de discours dominants par les acteurs institutionnels publics et privés qui les aménagent, parmi lesquels de nombreuses firmes transnationales. Ce chapitre vise ainsi à mettre en évidence leur réinvestissement par les voyageurs eux-mêmes.

L'aéroport a souvent été pensé comme un lieu par excellence de l'inauthenticité de l'expérience territoriale.

Un exemple révélateur en est l'expression péjorative d'*art d'aéroport*, utilisée pour désigner des artefacts conçus spécifiquement pour les touristes (Turner 1995). Elle participe d'un large discours anti-touristique, imprégné de représentations distinctives, obstacle à notre compréhension de mobilités et de lieux pratiqués dans le cadre de leur changement d'échelle dans la mondialisation.

On fait ici au contraire l'hypothèse que l'aéroport est le lieu d'une expérience territoriale totale, qui interroge les territorialités collectives des populations et leurs échelles de référence. Pour éviter les pièges déjà évoqués du discours anti-touristique, les représentations objectales et immatérielles des stéréotypes seront pleinement envisagées comme des formes de savoir et d'identification de l'identité et de l'altérité limitées et traversées par des rapports de pouvoir.

L'analyse repose sur un travail d'enquête dans les espaces passagers d'aéroports participant très fortement à la mondialisation des mobilités : Paris Roissy, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. Ces quatre plateformes comptent en effet parmi les sept plus importants aéroports au monde en nombre de passagers internationaux en 2013.

L'investigation s'appuie d'abord sur l'observation de l'aménagement des terminaux aéroportuaires et des pratiques qui s'y déploient. Elle se fonde ensuite sur la réalisation d'entretiens avec 40 acteurs institutionnels de ces aéroports et 149 passagers au départ des quatre plateformes, sélectionnés par tirage aléatoire. Elle se saisit enfin de 720 photographies les plus diffusées de ces lieux, déposées par les passagers sur les sites internet Flickr, Panoramio et Google. La comparaison des

quatre terrains permet d'apprécier la diversité et l'intensité des territorialisations à l'œuvre.

L'étude croisée de ces matériaux permet dans un premier temps de mettre en évidence le rejeu négligé des territorialités d'échelles infra-mondiales au regard des aéroports, qui n'en sont pas seulement des vitrines mais également des lieux de fabrication et de reproduction. Elle s'appuie non seulement sur l'étude de l'aménagement et de la sémiologie mobilisée par les acteurs institutionnels de chaque aéroport, mais aussi sur l'analyse de leur mise en pratique et de leur représentation par les passagers. Ce sont principalement les territorialités des métropoles et des États-nations qui y font l'objet d'une explicitation et d'une projection toute particulière dans la circulation mondialisée, variable selon les aéroports étudiés.

Forte de ce constat d'un infléchissement des territorialités infra-mondiales à leur avant-poste aéroportuaire, la deuxième partie aborde la construction plus homogène des quatre aéroports en tant que lieux mondiaux. Elle souligne toute l'ambivalence des valeurs associées à cette territorialité mondiale, oscillant entre deux conceptions, l'une inclusive et l'autre exclusive des collectifs associés. Par cette ambiguïté, les aéroports se révèlent surtout des lieux-symboles d'une métropolisation en train de se faire.

Des lieux d'intense expérience de l'arrière-monde des métropoles et des États-nations

Les échelles spatiales auxquelles les passagers identifient d'abord l'aéroport, dans une lecture englobante du lieu, sont particulièrement variées (tableau 1). Un tel résultat souligne tout l'intérêt de ne pas

réduire la mondialisation des lieux à une confrontation des seules échelles *locale* et *globale*, qui oblitère la richesse du spectre d'échelles à l'œuvre.

Ces échelles correspondent pour partie à celles de la ville d'ancrage et de l'État-nation, qui ne sont pas effacées par l'insertion de ces îles dans une circulation mondialisée, contrairement aux lectures génériques diffusées dans la littérature (Augé 1992). Les aéroports donnent ainsi à voir l'*arrière-monde* de ces métropoles et de ces États, pour mobiliser et élargir le sens d'une notion forgée pour décrire plus spécifiquement le réseau d'échanges économiques d'une ville mondiale au reste du Monde (Taylor 2001), son arrière-pays étendu à la surface planétaire.

On étend ici cette notion à l'ensemble des relations mondialisées alimentées par ces objets afin de souligner que la réalité spatiale des métropoles et des États-nations ne se limite plus, dans un monde en réseau, aux périmètres auxquels on les assigne habituellement.

Ces échelles sont celles privilégiées, on le verra, dans la mise en tourisme de chaque aéroport par les opérateurs qui l'aménagent. Pour autant, celles-ci ne sont pas exclusives puisque quatre passagers sur dix évoquent surtout un lieu d'échelle internationale ou mondiale.

Mais surtout, fait remarquable, alors même que les passagers sont incités à dégager une échelle dominante du lieu, les assignations qu'ils proposent ne sont jamais exclusivement monoscalaires. Ils soulignent par leur discours des échelles plus larges par lesquelles les aéroports prennent aussi sens à leurs yeux. Ces descriptions attestent de la vigueur de l'expérience à la fois transcalaire et co-spatiale de la mobilité à l'aéroport.

Cette diversité des échelles d'identification du lieu n'exclut pas pour autant pour chaque aéroport la

prépondérance d'ensemble de certaines échelles sur d'autres. Les terrains enquêtés sont donc loin d'être des lieux neutres, d'indifférenciation scalaire pour ceux qui les pratiquent. Schiphol et Francfort sont davantage identifiés comme des lieux néerlandais et allemand, alors que Roissy et Dubaï International sont plus étroitement considérés comme des lieux emblématiques de leur ville d'ancrage. L'identification de l'aéroport dans son ensemble à des échelles macro-régionales, européennes ou moyen-orientales reste en revanche modeste et contextuelle.

Tableau 1 – Le primat d'échelles clé d'identification de l'aéroport. « Cet aéroport est d'abord pour vous un lieu... » Plusieurs échelles possibles, catégories élaborées a posteriori. Source : Enquêtes J.-B. Fréteigny 2010-2012.

Qualification de l'aéroport par ses échelles (en % de réponses)	Roissy	Schi- phol	Franc- fort	Dubaï	Ensemble
International ou mondial	43	41	29	38	38
Macro-régional ("Europe", "Moyen-Orient")	5	18	13	8	11
D'échelle nationale, lié à de plus larges échelles	16	33	50	8	29
De la ville d'ancrage de l'aéroport, lié à de plus larges échelles	36	8	3	54	22
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Abordons les projections territoriales plus étatiques avant d'envisager celles liées aux villes mondiales elles-mêmes. On montrera qu'elles marquent un infléchissement de ces territorialités en raison de leur inscription dans la circulation mondialisée.

À Francfort et à Schiphol, l'aéroport comme emblème spatial allemand et néerlandais

Les opérateurs aéroportuaires mettent en place des stratégies explicites de marquage territorial de leur plateforme à des fins commerciales. Ils sont en effet en concurrence pour attirer les passagers en correspondance, qui représentent de 30 à 60 % des passagers des plateformes étudiées et un levier majeur de croissance du trafic et des revenus. Ce marquage vise ainsi à singulariser et à intensifier l'expérience de ces lieux pour en renforcer l'attractivité et les ventes touristiques des boutiques auprès de la majorité de passagers, étrangère au pays d'ancrage de l'aéroport.

À Francfort et à Schiphol, la mise en tourisme de l'aéroport à l'échelle nationale est largement assumée. À Francfort, les boutiques consacrées exclusivement aux produits touristiques s'intitulent significativement *discover Germany*, *German corner* ou encore *Germany +++*. En dehors des zones commerciales, cette mise en tourisme est limitée. Cette modération tient à la promotion d'un espace fonctionnel dans lequel une large place est accordée à la technique. Cet aménagement résulte de la projection de représentations territoriales stéréotypées, entretenues et réinterprétées dans la conception des espaces commerciaux :

Nous nous occupons aussi de services de massage mais ils s'inscrivent toujours dans cette chaîne de produits : d'abord un magasin *duty free*, ensuite des services de restauration, puis les services monétaires [...] distributeurs de billet, de change, de détaxe [...] et enfin les massages ou un casino si on a de la place. [...] Contrairement aux aéroports asiatiques, on n'attend pas de l'Allemagne d'être bonne sur le bien-être ! (Fraport, responsable du développement des commerces)

Le discours territorial de la maîtrise technologique allemande de la circulation est largement réactivé en entretien par les passagers de Francfort. Ils font appel au champ lexical de la fonctionnalité du lieu de mobilité, évoquant de manière récurrente un espace *organisé, efficace, structuré, pratique* et *austère*. Les prises de vue les plus diffusées étudiées mettent l'accent sur la fonctionnalité du mobilier, les grands tapis roulants ou les voitures de collections exposées.

À Schiphol, le très ample dispositif touristique porte principalement sur la Hollande et par synecdoque, la partie désignant le tout, les Pays-Bas. L'axe majeur de circulation dans la zone internationale, le plus central de l'aéroport, a ainsi été nommé *Holland Boulevard*. Les marqueurs nationaux sont omniprésents dans l'aérogare, du drapeau tricolore, intégré au logo de l'aéroport, à la couleur orange nationale des boutiques touristiques et des distributeurs de billets.

La mise en scène du territoire néerlandais emprunte aussi aux valeurs de la modernité mais sous l'angle d'une maîtrise technologique de l'environnement "naturel" et de son insertion dans un système de circulation commerciale. Elle est à l'œuvre des publicités pour le *Floating Dutchman*, bus amphibie permettant de visiter depuis Schiphol les canaux d'Amsterdam, à la promotion constante des tulipes dans les boutiques, produit historique de la modernité et d'un capitalisme hollandais largement extraverti. Ce discours est largement performé par la prise de photographie des passagers et reconduit en entretien :

I'm aware of the orange, I'm aware of the cheese, I'm aware of the tulips [rire], and I did wander through the Dutch shops that are near the transit part, where there's always

bulbs of tulips and that's all tulips around Amsterdam [rire],
so yes, there's a Dutch feel to it. (Stanley, britannique)

Les discours territoriaux donnés à parcourir dans les deux aéroports réactivent ainsi fortement des stéréotypes et des récits nationaux, qui sont soigneusement infléchis à destination des mobilités mondialisées et de l'arrière-monde des États néerlandais et allemand. Si ce marquage territorial est très lié au caractère polycentrique de leurs métropoles d'accostage, au sein de la Randstad pour Amsterdam et de la conurbation Rhin-Main pour Francfort, celui de Roissy et de Dubaï, par contraste, est franchement lié au statut de ville mondiale, localement incontesté, de Paris et de Dubaï.

À Dubaï et à Roissy : l'aéroport métropole

Dans ces deux lieux, c'est la mise en scène commerciale d'un certain cosmopolitisme et d'une consommation ostentatoire qui vise à marquer l'appartenance de l'aéroport à sa métropole.

À Roissy, c'est nettement la consommation de l'image de Paris qui est mise en avant, illustrée par le nom de la principale société de boutiques hors-taxes : Buy Paris Duty Free. L'aéroport est érigé en lieu par excellence de pratique de la métropole parisienne, par une consommation ostentatoire et cosmopolite adjoignant aux attributs classiques des *duty free*, parfums et alcools, les produits cosmétiques et les produits alimentaires français :

C'est le lien à Paris et à son image de luxe qui importe pour les étrangers en dehors de l'Union européenne ou pour les passagers en correspondance, pour lesquels on cherche à développer l'achat. L'aéroport n'est pas différent de Paris. Paris est un lieu de passage et l'aéroport aussi !
(Aéroports de Paris, responsable marketing)

Sans avoir, loin s'en faut, la valeur distinctive que cherchent à lui assigner les gestionnaires de l'aéroport, cette catégorisation territoriale est largement adoptée par les passagers en entretien comme dans leurs prises de vue.

Le rôle des commerces dans la construction de l'aéroport métropole est également sensible aux Émirats. Disposé sur tous les commerces, le nom même de leur opérateur, Dubai Duty Free, en est exemplaire, comme les multiples souvenirs touristiques vendus qui font référence à la ville elle-même et à ses lieux les plus iconiques. Ce dispositif touristique participe cette fois d'une stratégie de marquage exotisant de l'aéroport. Les multiples palmiers artificiels, la construction d'un décor de souk et d'un ensemble qualifié par le gestionnaire de « jardin d'oasis » visent à projeter un imaginaire d'escale marchande d'abondance sur l'aéroport de Dubaï. La fonction historique de comptoir et d'*emporium* de la ville y est ainsi réinterprétée dans le cadre d'un discours de marketing métropolitain.

La mobilisation d'un registre exotique peut surprendre dans la mesure où l'exotisme est une construction discursive occidentale marquant le point de vue dominant du colonisateur (Said 1978). Elle tient au fait que le discours orientaliste dans le Golfe Persique n'oppose pas tant acteurs occidentaux et orientaux que les élites qui réinvestissent ce discours à leurs propres populations dominées de leur pays (Feighery 2012). En l'occurrence, la mise en scène orientalise non les Émiratis eux-mêmes mais les agents des boutiques *duty free*, principalement originaires du sud-est asiatique, dans un vaste exotisme amalgamant. Ce discours métropolitain de comptoir d'abondance, paradisiaque et cosmopolite sur fond d'arabité affichée, tranche ainsi sur la réalité

d'une ville et d'un aéroport où les Émiratis sont minoritaires numériquement et s'explique par le fait qu'il est aussi précisément destiné au reste du Monde. De plus ce marquage exotique de l'aéroport se concentre sur un secteur bien précis de la zone commerciale, permettant le marquage mondial de l'aéroport par les autres espaces :

Nous voulons bien sûr que les passagers aient ici une image de Dubaï. [...] C'est un enjeu d'affirmation pour l'Émirat. [...] Bien sûr, nous avons les éléments de l'architecture traditionnelle et les palmiers. Et nous intégrons des formes locales dans le design mais toujours au sein de constructions modulables et insérées dans une architecture de toute modernité. Et les passagers ne s'en plaignent pas ! (Dubai Airports responsable du développement des services aéroportuaires)

L'étude du corpus d'images prises par les passagers montre que le premier espace photographié est la rue-canyon des boutiques hors-taxes du terminal 1, ce que confirme l'observation des pratiques photographiques réalisée. Y figurent ses grands objets emblématiques : le grand palmier revêtu de lingots d'or comme le mobilier, surmonté de voiles et de mâts mimant les boutres, ces voiliers cabotant pour le commerce dans l'océan indien et le Golfe Persique, tout en les remplaçant dans le cadre d'une architecture internationale. Leurs représentations réinvestissent ainsi le discours d'une métropole dubaïote exotique et insérée dans les flux mondiaux.

L'étude des stratégies de positionnement et de pratiques territoriales des passagers des quatre aéroports montre ainsi un ancrage variable mais certain de ces lieux aux échelles métropolitaines ou étatiques. Y sont activées et diffusées des idéologies territoriales,

d'expertise nationale du négoce et de la logistique à Francfort et Schiphol ou de place métropolitaine désirable pour une consommation ostentatoire à Roissy et à Dubaï. Ces récits donnés à voir et à pratiquer aux passagers sont étroitement articulés au contexte d'une circulation mondialisée, permettant d'explicitier l'inflexion portée par la mondialisation des mobilités dans l'évolution des discours métropolitains et nationaux. L'étude des représentations et des pratiques des voyageurs montre combien ils sont partie prenante de ces constructions territoriales. Pour autant, elles ne se relèvent pas toujours du discours et de l'expérience prônées par les acteurs institutionnels et ces écarts révèlent bien la force de leur territorialité dans l'expérience de leurs mobilités mondialisées.

Les expériences territoriales passagères de l'aéroport dépassant les intentions des opérateurs

Les lectures territoriales de l'aéroport par les passagers ne se limitent pas aux anticipations des acteurs institutionnels et invitent à saisir toute la force de leurs expériences territoriales. Celles-ci s'affranchissent des seules clés de lecture des acteurs institutionnels. Elles explicitent ainsi toute la richesse des référents territoriaux en jeu à l'aéroport.

Ces expériences territoriales concernent la pratique des dispositifs touristiques eux-mêmes, comme leurs boutiques de souvenirs. L'achat de produits touristiques en est révélateur. Il rappelle que la vie sociale des objets excède le cadre territorial conçu par leur concepteur (Appadurai 1986) et s'inscrit dans le cadre d'une circulation mondialisée où les flux eurocentrés ne sont pas exclusifs. Une partie des expériences territoriales observées contribuent à *provincialiser l'Europe* (Chakrabarty

2000) et ses découpages stato-nationaux, en jouant de manière souple sur les catégories d'États-nations.

De multiples passagers considèrent ainsi que l'aéroport exprime et prolonge, « à peu de choses près », le territoire d'un État voisin, se livrant à des pratiques d'un lieu pour un autre. Pratique fréquente, l'acquisition d'un produit national *valant pour un autre* pays en est caractéristique. Le chocolat suisse acquis à Francfort est présenté comme un souvenir allemand du passage à l'aéroport pour la famille en Algérie. Le vin français, acheté en correspondance à Roissy, est vu comme un équivalent du vin allemand pour un migrant chinois vivant à Hambourg à destination de ses parents, « parce que les cultures européennes ne sont pas bien différentes ».

En outre, même pour les passagers peu familiers de l'aéroport, les lectures locales de la plateforme excèdent le dispositif touristique en tant que tel. Elles concernent plus largement l'aéroport et son fonctionnement, comme ceux qui le pratiquent et notamment sur les passagers considérés comme locaux eux-mêmes. La pratique, répandue dans tous les aéroports, est particulièrement visible à Dubaï, où elle excède largement les intentions des acteurs institutionnels. De nombreux passagers en correspondance prolongent la lecture exotique de l'aéroport prônée par le dispositif et photographient, dans le cadre de leurs pratiques touristiques, les Émiratis revêtus de leurs habits nationaux ou d'autres tenues du monde arabe, notamment des femmes en *nikab*. Cette consommation visuelle explicite soulève sporadiquement l'hostilité des sujets capturés, comme le souligne Mary, vendeuse philippine de Dubai Duty Free :

Les touristes prennent constamment en photo les hommes et les femmes arabes en costume traditionnel, leurs robes, etc. Ils peuvent être vraiment grossiers en les photographiant. C'est pourquoi parfois les Émiratis ou bien d'autres personnes prises en portrait sont vraiment en colère à ce propos et le manifestent très clairement !

Cette expérience territoriale large des diverses composantes de l'aéroport pratiquée participe aussi d'une identification des passagers à l'aéroport, en tant que partie prenante de leur territorialité mondialisée. La description de l'aéroport comme lieu d'ancrage territorial ne concerne pas seulement les passagers résidant dans la métropole de l'aéroport et intervient plus largement dans les territorialités en réseau des populations. Ils abordent l'aéroport comme un véritable lieu d'identification, notamment linguistique et historique, à l'image de Richard, aux mobilités liées à son travail dans l'industrie extractive, circulant entre le Québec et trois pays d'Afrique de l'ouest. Son discours est exemplaire de ce récit d'ancrage dans la mobilité, qui porte sur l'aéroport lui-même, comme espace francophone, plutôt que sur l'hypercentre parisien, pratiqué fugacement :

Quand je sors de l'Afrique, j'arrive ici [à Roissy], je me dis : "je suis plus proche, je suis rendu à la maison". On est québécois. On n'a pas tout à fait la même langue française que vous [...] mais on se comprend pareil. [...] [A Montréal,] on arrive à Air Canada, ils te parlent en anglais et puis je ne réponds pas : je suis au Québec, c'est un service que tu me donnes, donc [je veux qu'on me parle en français]. [...] Moi, ici, je me sens chez moi. J'arrive ici, comme je te disais, je me sens chez moi. [...] En étant québécois, je fais un peu partie des Français. Ça fait quand même trois, quatre générations qui sont arrivées. Et puis je suis originaire de la Gaspésie, de Gaspé, c'est l'histoire du Canada : les gaspésiens sont arrivés il n'y a pas longtemps.

De multiples entretiens soulignent ainsi cette appropriation revendiquée des aéroports de correspondance, réinvestissant des relations héritées de divers types, notamment migratoires ou de la colonisation, avec le territoire d'ancrage de l'aéroport. Loin d'être alors l'objet marqué par de seuls temps courts ou anhistorique qu'on a pu décrire, l'aéroport est ici pratiqué comme un fragment signifiant d'une ancienne métropole coloniale. Dans le cadre actuel d'une territorialité en réseau sillonnée par des mobilités à large échelle plus ou moins régulières, l'aéroport prend sens dans le cadre d'une mondialisation de long terme et de relations transnationales approfondies ainsi réinvesties par ce lieu.

Ce sens territorial large de l'aéroport, lié à la territorialité individuelle des voyageurs, participe aussi au choix de l'aéroport de correspondance, étayant l'idée que les individus gèrent de plus en plus finement l'espace pour identifier les lieux les plus adéquats à leurs pratiques (Stock 2001) dans le cadre d'une circulation mondialisée. Le prix du billet d'avion, comme les possibilités de correspondance et les horaires des vols jouent un rôle majeur dans la détermination du parcours aérien des passagers. Mais d'autres facteurs interviennent à conditions égales, situation assez fréquente. Ces facteurs portent notamment le choix de la compagnie et de l'aéroport. Ceux-ci ne relèvent pas seulement de critères fonctionnels mais aussi d'arbitrages liés à la territorialité des passagers, mettant en jeu leur relation à l'Autre et à l'Ailleurs :

Vous êtes déjà venue ici [à Roissy] ? Deux ou trois fois : je choisis toujours de revenir par ici. Je ne suis jamais allée à Paris [...] mais j'ai toujours voulu venir précisément ici.

Pourquoi ? L'Angleterre n'a pas été très sympathique avec la Finlande lors de la [Seconde] guerre [mondiale]. Les Français ont été d'une certaine aide mais les Anglais non. Donc je nourris de meilleurs sentiments à l'égard des Français que des Anglais, parce que les Anglais n'en ont rien eu à faire. [...] Donc je ne vais pas m'acheter un voyage [qui passe par Heathrow]. J'étais en Finlande pendant la guerre, j'y suis née, et j'ai une relation personnelle à la manière dont vous êtes traitée par les autres pays. Je peux sembler américaine à l'oreille mais je suis 100 % finlandaise. J'ai recouvré ma nationalité finlandaise et je vais obtenir mon passeport de l'UE. [...] Quoi qu'il en soit, j'ai une affinité pour toute la région. L'un de ces jours, je vais venir [visiter Paris]. (Liisa, finno-étatsunienne)

Cet extrait montre bien la recherche d'une expérience territoriale signifiante à l'aéroport de Roissy qui participe de l'entretien d'un ancrage finlandais élargi à l'échelle de l'Union européenne. Il illustre la force et la complexité des pratiques territoriales du lieu engagées dans des mobilités mondialisées. Elles ne se résument pas au seul marquage territorial du lieu par les acteurs institutionnels, à l'iconographie qu'elles donnent à expérimenter. Elles relèvent pleinement d'un ancrage métropolitain ou national réagencé dans le cadre englobant d'une circulation mondialisée, notamment transnationale.

Les quatre aéroports apparaissent ainsi différenciés dans les discours et les parcours territoriaux qu'ils proposent à leurs passagers. Mais ils se révèlent plus comparables dans les formes d'investissement qu'y déploient les passagers au-delà des pratiques prônées par les gestionnaires d'aéroport, manifestant pleinement dans leur pratique la force de leur propre territorialité. C'est cette communauté de situation des aéroports qui est encore plus manifeste dans l'analyse de leur dimension spécifiquement mondiale.

Les lieux d'une mondialité hésitante : entre inclusion et exclusion

La mondialité des quatre aéroports émerge régulièrement, puisque près de quatre passagers sur dix, on l'a vu, considèrent d'abord l'aéroport pratiqué comme un lieu mondial ou international. C'est une dimension particulièrement intense de ces quatre lieux, qui apparaît parfois en creux, les voyageurs les opposant à d'autres lieux à fort ancrage local – par exemple ceux qui font l'objet de politiques volontaristes comme vitrines du pays. S'il est souvent considéré comme allant de soi que les aéroports sont emblématiques du Monde, l'étude des quatre terrains montre aussi qu'ils sont, au-delà de ce constat, davantage travaillés par les processus et les tensions qui contribuent à l'édifier. Leur construction mondiale ne va pas de soi, les acteurs y confrontant des valeurs et des normes oscillant entre une internationalité restrictive, voire exclusiviste, et une mondialité intégrative.

L'oscillation entre internationalité et mondialité

Cette ambivalence est sensible dans l'analyse de la mise en scène des échelles mondiale et internationale comme dans les représentations mobilisées par les passagers pour qualifier l'aéroport à ces échelles.

Les aéroports sont des lieux privilégiés de mise en scène unifiante de l'échelle mondiale. Son iconographie est très visible, notamment par la figuration régulière du globe à l'aéroport, gommant les frontières étatiques. Ces représentations d'un Monde intégré sont mobilisées par exemple par les grandes alliances mondiales des compagnies aériennes, *OneWorld*, *SkyTeam* ou *Star Alliance*. Mais cette conception intégratrice est tout aussi

sensible dans la juxtaposition de compagnies et de destinations des centres comme des périphéries du Monde (Jaworski, Thurlow 2012), contribuant à brouiller les distinctions classiques entre lieu central et périphérie.

Alors que les lieux-symboles étatiques sont fréquemment situés aux limites du territoire, à l'image du Mont-Blanc, ou en leur cœur, comme le *mall* de Washington, la symbolisation mondiale des quatre aéroports est un cas limite de ces deux situations opposées, chacun étant tout à la fois centre et périphérie à différentes échelles. Cette mondialité tient aussi à des signes transnationaux plus discrets, notamment aux arrivées, où la multiplication des drapeaux liée aux boutiques de téléphonie fait échos aux paysages métropolitains créés par les taxiphones des quartiers migrants.

Dans une co-spatialité ambiguë, ce marquage mondial laisse place régulièrement à l'internationalité. Les compagnies porte-drapeaux marquent encore le paysage aéroportuaire de signes étatiques (Biplan 2004). Leur inégale importance à l'aéroport offre bien des représentations auto-centrées du Monde (Fleming 1984) dominantes à l'aéroport. D'autres représentations, à usage pratique, rappellent cependant la persistance de logiques nationales appuyées sur l'échelle internationale. Les planisphères politiques des postes de la police aux frontières et de la Maréchaussée, bien visibles à Roissy ou à Amsterdam, renvoient à cette échelle d'action très prégnante, comme de multiples autres services des aéroports, à l'image des signes monétaires étatiques dont la représentation abonde sur les bureaux de change.

Les critères employés par les voyageurs pour qualifier l'aéroport à ces échelles sont également emblématiques de l'hésitation entre une conception englobante et une autre restrictive des collectifs associés à ces échelles mondiale d'un côté et internationale de l'autre.

Le critère de taille de l'aéroport est fortement mobilisé comme un marqueur intégrateur de mondialité, venant conforter l'hypothèse selon laquelle les lieux-symboles sont à l'échelle du territoire qu'ils sont chargés de représenter (Debarbieux 1996). Les grands aéroports, par le gigantisme de leur mégastructures, parmi les plus importantes au monde, sont considérés à la mesure et à l'échelle du Monde :

Paris est d'une taille considérable, simplement trop grand. [...] Un lieu mondial, c'est ce qui me frappe à Paris, lorsqu'on vole au-dessus de Charles-de-Gaulle, on saisit bien qu'il s'agit d'une gigantesque place aérienne. Les terminaux changent au fur et à mesure qu'on circule et quelque part on le perçoit. [...] En France on saisit cela, avec ces navettes pour prendre l'avion par exemple pour Brême, circulant dans l'aéroport et qui font que l'on est tout le temps en mouvement. (Gregor, allemand)

Mais ce jugement d'envergure mondiale est aussi restrictif pour de nombreux passagers. Il correspond alors à une appréciation axiologique de l'échelle internationale en termes d'équipement, de norme de confort, rappelant les discours métropolitains sur le rang international et sur *la métropole d'exception* (Halbert 2010) :

Pierre : Je vais être dur, je compare [Roissy] par rapport aux autres aéroports internationaux dans le monde [...] A Bangkok, mais je pourrais prendre celui de Hong Kong, etc., c'est très vaste, il y a beaucoup de services, il y a cinquante guichets pour les contrôles de police, alors que là

il y en a deux, voilà ! [...] Là c'est historique, c'est sûrement que ça a été fait dans les années 1960 mais trop petit à l'époque. Donc il manque de la place partout. [...] Ils ont fait des efforts, mais ils [...] sont contraints par l'espace [...] Depuis deux ans, il y a la navette automatique qui relie les terminaux, ça a été une grande avancée [...]. On l'a prise pour aller jusqu'au terminal 1 : c'est trop petit. Ça n'a pas les ambitions d'un aéroport international. [...] [Le terminal 1 n'est] plus un aéroport international, [c'est] un aéroport peut-être national.

Nathalie : Il n'a pas l'envergure d'un aéroport international. [...]

Pierre : [...] [C'est] international de fait, parce qu'on ne peut pas faire autrement, et on le subit. [...] Malheureusement, les terminaux 1, 2 et 3 sont un agglomérat de constructions les unes derrière les autres, qui ont été faites à un moment donné. Trois aéroports, trois ambiances différentes et aucun des trois n'est satisfaisant dans une représentation d'aéroport international lambda. (Pierre, Nathalie, français)

L'aéroport international est associé à une mobilité coûteuse, liée aux compagnies classiques et à des équipements diversifiés, et non aux aéroports à bas prix. Ce marquage international distinctif, et donc excluant, d'une certaine territorialité aéroportuaire participe aussi des stratégies de communication des firmes qui l'investissent, par exemple pour des séminaires d'entreprise en réalité d'échelle régionale ou nationale, organisés dans les centres de conférence de l'aéroport :

Oui, je suis souvent ici, c'est Francfort pour moi. Il y a pourtant une atmosphère internationale, c'est sûr, parce que je suis presque chaque mois ici, pour des conférences à l'AirportClub ["Club aéroportuaire pour les cadres internationaux"] à l'aéroport, j'y suis constamment. Lorsque je ne vole pas, nous sommes à une conférence. [...] Comme je vous le disais, c'est un centre de conférences *first class*, dans l'Airport Conference Center mais à l'étage supérieur,

c'est un secteur à part. (Franziska, allemande, cadre d'une petite agence de communication francfortoise)

La mise en scène des échelles mondiale et internationale comme les critères mobilisés par les passagers pour qualifier les aéroports à ces échelles, en particulier linguistiques et de rang international, montrent toute l'importance d'une conception restrictive de la territorialité associée à ces échelles. C'est ainsi à une ambivalence métropolitaine, oscillant entre exclusion et intégration, que renvoie la construction mondiale de ces lieux, dont la dimension plus intégrative est liée à leur dimension générique et surtout à leur fréquentation variée.

Les îles de l'AMM : des lieux processus condensant la métropolisation et ses ambivalences

Le marquage d'un lieu par certains traits schématiques peut participer de la symbolisation d'une certaine forme de cohésion territoriale, comme lieu-symbole générique. Cette dimension générique est fréquemment évoquée dans les aéroports étudiés, associée au rite de passage du voyage aérien. La standardisation est souvent appréciée, facilitant la familiarisation au lieu :

Pour moi, ils se ressemblent tous les aéroports : passer la sécurité et après des magasins pour acheter à manger. [...] Les mêmes panneaux, les mêmes terminaux. On en a vu un, on les a tous vus.

Donc au fond ils te sont familiers ? Oui.

Le fait qu'ils soient génériques est pour toi une propriété positive ou négative ? Oui, c'est pratique, parce que si à chaque fois qu'on change d'aéroport il faut qu'on s'adapte, on ne s'en sort plus... (Roissy, Sophie, française, travaillant au Canada)

Elle s'illustre aussi dans le dispositif marchand. Plus que la juxtaposition métropolitaine des paysages alimentaires ethniciants (*ethnoscapes*) par enseignes aux terrasses séparées ou au sein d'aires de restauration (*foodcourts*), la présence des grandes enseignes commerciales franchisées au sein des différents aéroports est souvent abordée. Si elle est parfois critiquée comme signe de faible singularisation des aéroports, elle apparaît aussi comme un élément d'ancrage familial à la plateforme, à l'image de l'enseigne McDonald's, présente dans chacun des aéroports et régulièrement évoquée comme ressource d'orientation dans l'aéroport mais aussi d'accès à une expérience familière.

Mais le facteur clé de la dimension mondiale et générique du lieu aux yeux des passagers est sa fréquentation, la population qui la pratique et la variété de ses horizons culturels. L'aéroport est placé dans le prolongement de ce qui fait le cosmopolitisme métropolitain :

C'est vrai qu'on est à Paris [ici à Roissy]. [...] Personnellement, j'aime le côté multiculturel des aéroports. On comprend qui peuple une ville. Vous allez ici, il y a une population nord-africaine ou maghrébine notoire. [...] y compris parmi les gens qui travaillent dans l'aéroport, c'est de plus en plus multiculturel. (Catherine, franco-australienne)

Ce cosmopolitisme générique est d'une telle intensité qu'il singularise les aéroports comme condensé original de l'arrière-monde des métropoles et des pays d'ancrage :

When it comes to diversity in the airport, when I came here [in Frankfurt] I thought it was London [rire]. There's a lot of diversity so I don't think it was Germany at first.

You didn't remember where you had to stop? Yeah. It's just that they were a lot of different ethnic people here, so I was questioning if I was in London because they're a lot of ethnic people in London compared to Germany [rire]. (Jai, étatsunien)

Dès lors le décalage avec l'aménagement catégorisant l'aéroport à des échelles plus fines est régulièrement souligné :

Schiphol sort of tries to portray Netherlands, I mean, that is what you see. But looking around it's more international, because you have all sorts of people. (Esther, ghanéenne)

Ces microcosmes rendent ainsi sensible et moins complexe l'échelle du Monde en intensifiant l'expérience métropolitaine. Au regard des entretiens, ils condensent aussi, à côté d'idéaux distinctifs et ségrégatifs, certains idéaux intégrateurs. Ceux-ci sont liés au brassage des populations, à la recherche d'une cohésion assurée par la liaison aérienne, d'un bouclage du Monde et d'une liberté de circulation des populations, bien que les aéroports montrent de manière plus subreptice l'enfreinte quotidienne à ces principes à travers leur très forts cloisonnement et ségrégation, notamment entre passagers des zones Schengen ou hors Schengen, comme entre demandeurs d'asile retenus à la frontière et autres voyageurs, qui ne fréquentent pas les mêmes espaces (Frétigny 2013). Les formes d'adhésion à un collectif mondial sont fréquemment évoquées :

Avez-vous un peu observé les autres passagers ? Oui, bien sûr, et c'est naturellement ce qui est beau : le monde entier est ici réuni sur une petite place [à Schiphol]. Et je trouve que ce qui est beau ici est qu'on n'est pas lié les uns aux autres mais dans le même temps, on partage le même objectif, justement alors qu'on dispose d'un temps de pause, c'est vraiment intéressant ! [...]

Oui, clairement [je suis dans un lieu global]. On pourrait dire, et je trouve que c'est vraiment fascinant, qu'on arrive, qu'on voit tout ces gens et on éprouve vraiment cette impression : "j'en fais bien partie, je suis maintenant l'un d'entre eux." C'est un monde parallèle, où l'on ne rencontre pas celui qu'on rencontre dans sa propre ville lorsqu'on va au travail. Et cela crée aussi une sorte de frisson, de résonance, oui, et c'est un beau sentiment, oui. (Piet, néerlandais)

Cet exemple montre bien aussi l'insistance sur l'accentuation métropolitaine de la dimension urbaine. Cette condensation symbolique n'est pas à l'aéroport d'ordre mémoriel, celle des lieux-symboles patrimoniaux qui ont retenu une très large attention dans la littérature. Les entretiens montrent au contraire une symbolisation des aéroports bien davantage orientée vers une territorialité potentielle, vers le futur que vers un passé reconstitué, investissant un imaginaire d'ouverture des possibles à forte dimension utopique :

Everybody can be nice, everything around is the world.
You don't worry, you have money in your pocket because
you travel so you feel like you have a certain destiny, as if
everything would be possible, although it's not the case.
(Dubai, Yasir, pakistanais, travaillant à Londres)

C'est pourquoi les aéroports, comme lieux mondiaux, font figure à proprement parler de lieux processus, symboles du Monde en construction. Ils le représentent dans toute l'ambiguïté de la concentration à micro-échelle d'acteurs divers dans des espaces fractionnés, oscillant entre exclusion et inclusion.

Conclusion

L'étude des aéroports enquêtés montre qu'il s'agit non pas de lieux insituables mais de sites majeurs où se joue bien l'inscription des lieux dans la mondialisation. L'idée d'une mondialisation qui procède par renforcement de certaines échelles infra-mondiales, mobilisée très largement en géographie économique à propos des macro-régions économiques en formation, gagne à être réinvestie plus largement, notamment pour penser les lieux plongés dans la circulation mondialisée. De manière contre-intuitive, c'est bien d'abord l'épaisseur et la persistance de ces échelles intermédiaires entre l'échelle locale et l'échelle mondiale que le travail de terrain met en évidence en soulignant combien les territorialisations étatiques et métropolitaines travaillent les aéroports, tout en étant infléchies dans leur idéologie par leur redéploiement dans une circulation d'idées, d'objets, d'individus et de capitaux à plus large échelle. Un tel résultat permet de penser la mondialisation des lieux plus comme une recomposition fine des articulations d'échelle et d'acteurs qui s'y opèrent que comme une interaction très générale entre échelles *locale* et *globale*.

L'analyse de tels processus implique de prendre en compte les acteurs de ces lieux dans toute leur hétérogénéité, en étudiant de plus près la richesse des ancrages qui s'y nouent à l'échelle individuelle, mais aussi à l'échelle de collectifs, inclus ou exclus des pratiques et des représentations de ces microcosmes. L'enjeu est bien de prendre au sérieux l'expérience territoriale totale qui s'y engage.

Alors que la saisie de la mondialisation et de la métropolisation pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire des processus et non des états, reste un défi majeure à leur

compréhension pour les chercheurs, l'investigation menée souligne que les lieux étudiés sont précisément des lieux-symboles, non d'un Monde achevé et stabilisé, mais bien des dynamiques d'un Monde ambivalent en construction. S'ils puisent dans des temps longs qui s'y trouvent réactivés, ils mobilisent surtout des temporalités futures et des horizons dont l'expérience est portée à une intensité rare. C'est bien à la croisée de cette triple combinaison située, simultanée et ambivalente d'échelles spatiales, sociales et temporelles que se joue l'inscription territoriale des îles de l'archipel métropolitain mondial.

Bibliographie

- APPADURAI Arjun (dir.) (1986) *The social life of things*. Cambridge (R.-U.), Cambridge University Press.
- APPADURAI Arjun [1996] (2001), *Après le colonialisme*, Paris, Payot.
- AUGÉ Marc (1992), *Non-lieux*, Paris, Seuil.
- BHABHA Homi K. [1994] (2007), *Les lieux de la culture*, Paris, Payot.
- BIPLAN Pierre (2004), « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote* 114-3, p. 56-70.
- CHAKRABARTY Dipesh (2000), *Provincializing Europe*, Princeton (E.-U.), Princeton University Press.
- DEBARBIEUX Bernard (1996), « Le lieu, fragment et symbole du territoire », *Espace et sociétés*, 82-83, p. 13-35.
- DEBARBIEUX Bernard (2010), « Imaginaires nationaux et post-nationaux du lieu », *Communications*, 2, p. 27-41.
- DIVALL Colin, REVILL George (2009), « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », in FLONNEAU Mathieu et al. (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, P.U.R., p. 57-74.
- DOLLFUS Olivier [1997] (2007), *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po.

- FEIGHERY William G. (2012), « Tourism and self-Orientalism in Oman », *Critical Discourse Studies*, 9-3, p. 269-284.
- FLEMING Douglas K. (1984), « Cartographic Strategies for Airline Advertising », *Geographical Review*, 74-1, p. 76.
- FRETIGNY Jean-Baptiste (2013), « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes », *Annales de géographie*, 690-2, p. 151-174.
- GRATALOUP Christian (1999), « Représenter-penser un Monde mondialisé », *L'Espace géographique*, 28-1, p. 13-23.
- HALBERT Ludovic (2010), *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF.
- JAWORSKI Adam, THURLOW Crispin (2012), « The (de-) centering spaces of airports », in PIETIKÄINEN Sari et al., *Multilingualism and the Periphery*, New York, Oxford University Press.
- MASSEY Doreen (1994), *Space, place and gender*, Oxford, Blackwell.
- SAID Edward W. [1978] (1980), *L'Orientalisme*, Paris, Le Seuil.
- STOCK Mathis (2001), Mobilités géographiques et pratiques des lieux, thèse de doctorat de l'Université Paris 7.
- TAYLOR Peter J. (2010), « Measuring the world city network », in FIRMINO Rodrigo José et al., *ICTs for Mobile and Ubiquitous Urban Infrastructures*, IGI Global, Hershey (E.-U.), p. 15-23.
- THURNER Ingrid (1995), « Airport Art aus Westafrika », *Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien*, 125-126, p. 225-247.