



HAL
open science

Les empreintes de l'infrastructure

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Les empreintes de l'infrastructure: De la ville aérienne à la ville aéroport. Tatiana Debroux, Yannick Vanhaelen, Judith Le Maire, eds. L'entrée en ville: Aménager, expérimenter, représenter, Editions de l'Université Libre de Bruxelles, pp.77-90, 2017, 2800416165. hal-01479765

HAL Id: hal-01479765

<https://hal.science/hal-01479765>

Submitted on 28 Jun 2017

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.

Les empreintes de l'infrastructure

De la ville aérienne à la ville aéroport

Nathalie ROSEAU

Les espaces par lesquels on arrive en ville sont complexes. Leur matérialité est d'abord le fruit de la transformation profonde des techniques de déplacement à partir desquelles ont proliféré des lieux ordinaires ou plus exceptionnels : chemins, routes, voies, canaux, pistes, quais, passerelles, ponts, haltes, débarcadères, stations, garages, hangars, gares, aéro-gares. Leur formation résulte ensuite d'un dialogue entre deux mondes en mutation, urbain et mobile, qui les construisent comme espaces hybrides. Un hall de gare, un abribus et une voie appartiennent autant à l'espace de la ville qu'à l'espace du transport. Leur perception s'inscrit enfin dans un champ de représentations sociales, anthropologiques, esthétiques qui s'est transformé au contact d'une société de plus en plus mobile.

Matérialité et imaginaire de la ville mobile

De leur invention à leur massification, l'intégration des techniques de déplacement à l'espace de la ville s'est faite progressivement, façonnant les dimensions urbaines de la mobilité et les dimensions mobiles de la ville. C'est pourquoi la perspective diachronique peut clarifier le processus par lequel la ville mobile s'est construite¹. Elle permet d'abord de repérer les lieux nés de cette intégration progressive. Elle permet aussi de mettre en évidence les projets qui sont autant de médiations par lesquelles la ville a pensé la mobilité et son infrastructure. Entrevoir les futurs possibles, esquissés, développés, réalisés ou contrariés, éclaire sur les valeurs, les désirs, les attentes d'une société par rapport aux promesses de la modernité. Ce faisant, le regard par la *matérialité* des lieux et l'*imaginaire* des projets permet de saisir la ville mobile

¹ Démarche adoptée dans deux livres de référence : Christophe STUDÉNY, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995 et Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

comme *artefact* créé et modelé par les hommes dans le temps, et de comprendre en quoi elle est un lieu de la culture urbaine qui informe sur nos représentations et nos pratiques. Revenir à l'histoire n'a pas seulement comme intérêt de rompre avec l'amnésie spatiale et temporelle qui frappe trop souvent les infrastructures et les mobilités dont elles sont le support. En faisant apparaître leur stratification historique, il s'agit aussi, comme l'archéologue, de rechercher les traces visibles et invisibles par lesquelles elles se sont formées sur le temps long.

C'est au point de vue des prescripteurs que nous nous intéresserons ici, c'est-à-dire ceux qui planifient, projettent et réalisent les infrastructures : les architectes et les ingénieurs, les autorités et les édiles, les promoteurs et les exploitants. Les projets qu'ils conçoivent et réalisent, nous informent sur la nature des lieux dans lesquels nous habitons et naviguons. Car ils cristallisent des représentations, celles propres à leur temps qui nourrit la réflexion ; celles propres à l'espace du projet qui contribue à les médiatiser.

Nous investirons plus particulièrement le cas de la ville aérienne telle qu'elle a été pensée et réalisée par la Région parisienne depuis le tournant du siècle dernier. Par ville aérienne, nous entendons l'espace conçu et pratiqué par lequel se manifeste la rencontre de la ville avec la mobilité aérienne. La perspective historique que nous adoptons ici peut sembler longue pour un chapitre de cette taille. Cependant, au vu de notre questionnement, il nous paraît important de conserver cette temporalité en revenant notamment aux origines de la ville aérienne dont nous verrons qu'elles ont fondé pour partie la figure urbaine de l'aéroport. Comprendre la nature de cette infrastructure suppose donc que nous parcourions son histoire à rebours. D'une part, il s'agit de comprendre les fondements des marques visibles trop souvent frappées d'une contemporanéité qui les condamne à l'immédiateté du présent. D'autre part, il s'agit de mettre en évidence les traces plus invisibles qui imprègnent notre culture urbaine au point d'en être devenues des impensés².

Délibérément, nous n'utiliserons pas d'emblée le terme exclusif d'aéroport pour figurer l'infrastructure de la ville aérienne. D'abord parce qu'il nous semble que l'arrivée par la voie des airs se territorialise en d'autres endroits. Surtout parce que ce terme n'allait pas de soi lorsqu'il s'est agi de savoir, à l'aube d'une aviation encore balbutiante, quels allaient être les lieux d'accueil terrestre des aéronefs. La question sémantique n'est pas anodine, cette hésitation sur les termes et les contours qu'il convenait de donner aux sites aéronautiques, ayant offert un champ libre à la réflexion avant que le terme d'aéroport ne pénètre l'usage courant. Avant cela, s'était déjà posée la question de savoir comment nommer les lieux d'accueil des chemins de fer – embarcadère, garage. Comme le fait remarquer Stéphanie Sauget, le mot de « gare » n'aurait été utilisé en France dans son sens ferroviaire qu'à partir du moment

² Pour plus de développements sur les sources et jalons de cette histoire, nous prions le lecteur de bien vouloir se référer à l'ouvrage tiré de notre thèse qui relate l'histoire des relations entre l'urbanisme et la mobilité aérienne de 1909 à nos jours : *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

où sa greffe parisienne aurait été réalisée en 1837 à Saint-Lazare, la ville étant d'une certaine façon à l'origine de sa naissance³.

Faire advenir le futur : la ville aérienne comme réforme

Pour accueillir les avions, leurs hangars et leurs pilotes ainsi que les rares passagers, des sites apparaissent au tournant du siècle dernier. Aérodrome en France, *flugfeld* en Allemagne, *airfield* en Grande-Bretagne : leur appellation pastorale caractérise des lieux ouverts dont les constructions sont rares et dispersées, arpentés par des foules de badauds qui viennent admirer les prouesses aériennes. Pendant la grande quinzaine d'octobre 1909, plus de cent mille spectateurs se rendent à Port-Aviation, premier aérodrome parisien, pour admirer le cirque aérien. C'est de là que part, aux commandes de son avion, le comte de Lambert, dont le survol de la tour Eiffel fait la une du journal *L'Illustration* tandis que l'aviateur sera félicité par Gustave Eiffel en personne⁴. La médiatisation de l'aviation s'inscrit dans la tradition des manifestations aériennes, depuis la mise en place aux Tuileries par Henri Giffard du ballon captif (1867) puis du ballon « Le Géant » (1878) jusqu'aux grandes expositions aéronautiques présentées au Grand Palais dès 1909⁵. Elle est constitutive de la genèse des infrastructures de l'air comme lieux de navigation autant que de spectacle⁶. Elle est d'autant plus marquée que, comme l'écrivait Emmanuel Chadeau, cette « invention sans besoin » est en quête de mécènes, d'industries et d'usages⁷. Le passage par la scène urbaine, celle des arènes et de la presse illustrée, n'en est que plus indispensable pour la rendre visible et faire connaître ses promesses.

Porteurs des usages qui lui sont destinés, les termes auxquels l'on recourt alors empruntent aux représentations courantes de la mobilité aérienne : risquée, spectaculaire, médiatique. Les registres théâtral – cirque, tribune, parterre –, sportif – meeting, aérodrome –, portuaire ou ferroviaire – gare aérienne, port aérien –, nourrissent le vocabulaire de ces lieux qui cherchent leur nom. Ce faisant, le caractère éphémère d'installations sommaires constituées pour l'essentiel de larges terrains et de cahutes, buffets et hangars, favorise l'éclosion d'un terreau de discours, d'images et de visions qui projettent les futurs possibles de la mobilité aérienne et de son intégration à la ville contemporaine. Prolifération des visions urbaines et statut provisoire des installations aériennes stimulent les réflexions, l'éphémère confortant l'idée d'un futur autre, le champ des possibles instillant l'idée selon laquelle le réel n'est que provisoire.

³ Stéphanie SAUGET, *A la recherche des pas perdus, Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, p. 9-12. Elle s'appuyait sur la thèse de Peter Wexler qui portait sur la formation du vocabulaire ferroviaire.

⁴ « Paris vu par le Comte de Lambert alors qu'il effectue son vol autour de la Tour Eiffel le 18 octobre 1909 », *L'Illustration*, 3478, 23 octobre 1909.

⁵ Lire de Marie THÉBAUD-SORGER, « Le spectacle de l'envol : mobilités aériennes », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 235-245.

⁶ Lancé à partir de 1953, le Salon du Bourget appartient à cette tradition du lieu aérien comme lieu spectaculaire.

⁷ Emmanuel CHADEAU, *Le rêve et la puissance, L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, p. 41-43.

A Paris, le débat qui s'engage est étroitement lié au contexte du déclassement des dernières fortifications militaires. Confrontée à un fort accroissement démographique, à une congestion des réseaux et, conséquence de son agrandissement, au carcan de frontières devenues trop étroites, la ville s'interroge sur son futur. Auteur des *Etudes sur les transformations de Paris* et cofondateur du Musée social, Eugène Hénard, architecte et ingénieur des travaux de la Ville de Paris, prononce le 14 octobre 1910 à Londres une conférence sur *Les Villes de l'Avenir*. L'architecte expose une vision urbaine au sein de laquelle la figure aérienne est prépondérante. Hénard fait d'abord référence aux expériences et aux exploits en cours, concluant que « ce sont les points de repère qui manquent le plus aux aviateurs pour assurer leur direction ». S'appuyant sur ces considérations pratiques, il glisse vers la référence littéraire d'Herbert George Wells qui, « dans sa *Guerre dans les airs*, a prévu « un petit appareil pratique, parfaitement maniable et dirigeable, suggérant l'idée d'une abeille ». (...) J'accepte sans hésiter cette séduisante anticipation ». Entre le réel de ce qu'il voit et l'anticipation de ce qu'il imagine, Hénard dévoile alors le projet d'une ville où les immeubles seraient équipés de garages-ascenseurs, hébergeant automobiles et avions, sortes d'« automobiles aériennes » qui atterriraient sur des toitures-terrasses. De la *Rue du futur*, sa vision s'élargit à l'agglomération tout entière. Les *Villes de l'avenir* s'esquissent selon des couronnes urbaines ceintes de lignes virtuelles jalonnées de tours-phares et de « bouées aériennes », sillonnées par des essaims d'aéronefs. Hénard conclut son récit par cette prophétie : « Les villes de demain (...) bâtiront des tours superbes pour appeler les oiseaux géants de tous les points de l'horizon ; et bientôt peut-être, à l'assaut des nuages, les grandes capitales dresseront leurs phares de plus en plus haut »⁸ (fig. 21).

Si la métaphore aérienne est omniprésente, pour autant les pistes proposées par Hénard ne sont pas toutes issues de la problématique aérienne. Au moment où il présente sa vision, la toiture-terrace est en débat ; la voie s'affirme comme espace technique de superposition des réseaux ; l'agrandissement régional s'esquisse. La rencontre des deux univers, aérien et urbain, favorise plutôt la suspension des idées en gestation dans un espace qui stimule à la fois l'ouverture des possibles, la clarification des pensées et la rationalisation des projets. A la suite d'Hénard, les architectes, les peintres, les photographes saluent l'avènement d'une ère nouvelle, les idées s'internationalisant à travers l'Europe et l'Amérique. Les futuristes, les expressionnistes et les suprématistes élaborent des villes supérieures couronnées de toitures d'atterrissage, à l'instar de Virgilio Marchi (*Città superiore*, 1919) ou Fritz Lang et le scénographe Erich Kettelhut (*Metropolis*, 1927). Lang a visité New York dont il ramène, comme Eric Mendelsohn, des impressions rétinienne⁹. Là-bas, la verticalité urbaine est devenue réalité. Les architectes couvrent de plateformes aériennes, les ponts, les gares et les toitures des superblocks, comme l'illustrent les dessins piranésiens de Hugh Ferriss dans son opus *Metropolis of Tomorrow* (1929)¹⁰.

⁸ Eugène HÉNARD, *Les Villes de l'Avenir*, Town Planning Conference, Royal Institute of British Architects, publié dans *L'Architecture*, 13 novembre 1910, p. 386-387.

⁹ Ils ont voyagé sur le même paquebot (Erich MENDELSON, *Amerika, Livre d'images d'un architecte* [1926], Les Editions du Demi-Cercle, 1992).

¹⁰ Hugh FERRISS, *La Métropole du Futur* [1929], Paris, Centre Georges-Pompidou, 1987.

En France, Le Corbusier a quant à lui projeté au cœur de sa ville contemporaine, une plateforme-dalle, nœud intermodal déployé sur six niveaux, qui accueille au niveau supérieur des « avions-taxis » (Plan voisin, 1925)¹¹.

Publiées et débattues, les villes aériennes se déploient sur la scène publique, médiatisées dans les revues et les conférences, offertes à la contradiction des critiques, des édiles et des professionnels. Exacerbant et anticipant le réel, ces images en interrogent les fondements et imaginent ses futurs. Car, dans ces visions, la mobilité aérienne s'est invitée partout en ville. L'avion sans aéroport : loin de favoriser la création d'une typologie spécifique, les aéronefs font de la ville leur infrastructure, opérant en retour sa transformation. Exploration de la troisième dimension, agrandissement des échelles, intensification programmatique : la dimension réformatrice du vecteur aérien met en exergue des lieux, des formes et des dispositifs inédits.

L'événement métropolitain : l'invention urbaine de l'aéroport

L'utopie de la ville aérienne infiltrée au cœur de la ville dense atteint toutefois ses limites. D'autant que, entre-temps, la croissance du trafic, certes mesurée, questionne l'adéquation des installations aéronautiques. En 1929, 45 000 passagers transitent par la plateforme du Bourget. C'est encore peu mais suffisant pour saisir les contraintes du transport : nuisances, dangers, besoin d'espace. Les compagnies aériennes, les constructeurs aéronautiques, les gestionnaires de la plateforme cherchent par ailleurs les conditions qui donneraient un essor favorable à l'aviation commerciale. Attirer, rassurer, conforter : l'aéroport semble incontournable pour créer les conditions de la stabilité. « La meilleure propagande est (...) d'attirer le public, de le retenir et de l'intéresser (...). L'aérogare de Paris doit jouer un rôle important en faveur du développement aérien »¹². L'approche de l'exposition internationale de 1937 va permettre de réaliser cette ambition.

La rénovation du Bourget s'engage dans cette perspective du grand événement métropolitain. Elle fait suite à un débat sur la meilleure implantation possible en région parisienne, débat sur lequel il nous paraît utile de revenir pour éclairer le rôle que l'aéroport se voit alors confier dans l'aménagement dans cette région¹³. L'architecte Urbain Cassan défend l'idée d'un port aérien intercontinental sur le site de Trappes dans l'ouest parisien. Son projet figure l'aménagement du territoire qui s'étend du futur port aérien jusqu'au cœur de la capitale, traçant des liaisons terrestres pour relier l'aéroport à Paris par autostrade – « le bois de Boulogne à dix-huit kilomètres » – et par rail électrique – « Gare des Invalides à 12 minutes » –, mettant en perspective les sites remarquables – Versailles, la forêt de Marly, les méandres de la Seine – que les visiteurs étrangers découvrirait en arrivant par la voie des airs puis la

¹¹ « Plan voisin de Paris », 1925, in Willy BOESIGER, Oscar STONOROV (éd.), *Le Corbusier, Œuvre complète*, volume I, 1910-1929, Bâle, Birkhäuser, 1995, p. 108-121.

¹² « Le concours de l'aéroport du Bourget », *Architecture d'aujourd'hui*, février 1936, p. 4-5.

¹³ Ce terme est officiellement introduit dans la loi du 14 mai 1932 qui autorise la réalisation d'un plan d'aménagement pour la Région parisienne (Martine MOREL, « Le baptême législatif de 1932 », in Danièle VOLDMAN (dir.), *Région parisienne, Approches d'une notion, 1860-1980*, Cahiers n° 12 de l'Institut d'histoire du temps présent, octobre 1989, p. 25-38).

voie terrestre¹⁴ (fig. 22). A cette proposition, les partisans du Bourget, soutenus par l'armée qui administre la plateforme et l'argument d'un site déjà équipé à quelques encablures de Paris, répondent : « On a dit que le trajet du Bourget montrait aux passagers le « mauvais visage » de Paris (...). Dans ces conditions, il faudrait installer de vastes pelouses fleuries pour l'agrément des voyageurs du rail (...) »¹⁵. Fruit d'un compromis, la parade du décorum végétal ne doit pas conduire à sous-estimer l'ampleur de la réalisation qui s'engage. Publié en 1935, le programme du concours pour le réaménagement du Bourget souligne la volonté de marquer les esprits par la « réalisation d'une œuvre « dernier cri » traduisant bien, par ailleurs, le Génie français »¹⁶.

Lauréat du concours, le grand prix de Rome Georges Labro s'inscrit dans la lignée de l'École des Beaux-Arts tout en inventant dans l'ampleur donnée aux principaux éléments de sa composition : la cour d'honneur, l'esplanade plantée, la grande halle lumineuse, les longues terrasses d'observation qui donneront à voir au plus grand nombre le spectacle aérien. Immense par sa taille, la conception de l'aérogare est respectueuse des canons architecturaux – symétrie, axialité, motifs ornementaux. Elle dessine une limite entre le terrain d'atterrissage, vierge, et l'esplanade d'arrivée, urbaine dans son dessin comme dans ses usages. Y sont réunies des aménités (boutiques, kiosques, restaurants, salles des fêtes, jardins, terrasses, belvédères) configurant l'aérogare et son terrain comme une nouvelle attraction périphérique qui répond aux désirs des autorités aéroportuaires d'en faire un lieu de propagande. En limite de ville, l'aéroport préfigure son extension, marquant une double appartenance à la ville qu'il dessert et à son horizon de frontière. La ville aérienne captait l'invention pour se réformer, désormais l'aéroport s'approprie l'urbain pour s'inventer : agrandissement des échelles, consolidation programmatique des fonctions, émergence d'une nouvelle centralité¹⁷.

La guerre marque une césure. Elle favorise d'abord le plein essor de l'industrie aéronautique qui deviendra la première industrie américaine. Surtout, elle recourt à l'aviation comme arme de destruction massive, annihilant des dizaines de villes, tuant des centaines de milliers de personnes, superposant à l'imaginaire pionnier de la conquête du ciel, celui, plus sombre, de la puissance de feu militaire comme civile. La guerre aérienne¹⁸ touche d'ailleurs de plein fouet l'aérogare du Bourget qui sera bombardée puis reconstruite à l'identique. Lieu devenu stratégique au plan national,

¹⁴ Urbain CASSAN, *Le port aérien intercontinental de Paris*, 1931, p. 55-58, source : Archives du musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, boîte Aéroports, Ref 4b48.

¹⁵ « Le port aérien doit rester au Bourget », fin 1931, source : Archives du musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, boîte Aéroports 2.

¹⁶ « Le concours de l'aéroport du Bourget », précité.

¹⁷ De même que la figure de la ville aérienne, la figure de l'aéroport événement va s'internationaliser. Voir le dossier « Gares maritimes et aériennes » de la revue *Architecture d'aujourd'hui*, 9, septembre 1936, premier dossier consacré intégralement aux aéroports dans une revue d'architecture française.

¹⁸ Lire de Christoph ASENDORF, « Guerre aérienne et révolution spatiale », in *Super Constellation, L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Paris, Editions Macula, 2013, p. 323-391.

l'aéroport fait l'objet d'une prospective qu'Alain Bozel – qui a œuvré aux côtés du général de Gaulle lorsqu'il était à Londres – développe dans un opuscule intitulé *L'Aéroport de Paris*¹⁹ qui sera à l'origine de la création de l'autorité aéroportuaire en 1947. Identifiée comme structure territoriale à part entière, l'infrastructure dispose désormais d'un gouvernement à sa mesure. Au-delà du symbole techno-moderniste marquant le redressement politique, économique et social de la France, l'installation de l'établissement public conforte l'institutionnalisation de l'aéroport comme entité en soi, distincte et autonome²⁰. La réflexion s'engage sur le projet d'un nouvel aéroport, qui doit supplanter Le Bourget, entravé par le développement de l'agglomération, dépassé par l'essor du trafic commercial. En 1953, Air France quitte Le Bourget pour s'installer à Orly.

La composition du nouvel aéroport s'ordonne autour d'une aérogare longiligne, conçue par Henri Vicariot et Jean Prouvé, matérialisant la limite entre un large terrain vierge et une grande esplanade reliée à Paris par la Nationale 7, déviée de son tracé romain pour l'occasion. L'agrandissement des échelles est manifeste dans la mégastucture d'Orly Sud, longue de 700 mètres et que soulignent les parallèles dimensionnels établis entre l'aéroport et sa capitale. « Les terrasses de la nouvelle aérogare d'Orly couvrent une superficie de 22 000 m² soit la surface de la place Vendôme. (...) La longueur de la nouvelle aérogare d'Orly est identique à celle de l'avenue de l'Opéra »²¹. Pour appuyer la comparaison, ce document de communication figure, côte à côte, l'axonométrie générale d'Orly Sud et la perspective de l'avenue parisienne – avec l'Opéra en arrière-fond et, au premier plan, la statue de Molière, l'inspirateur de la Comédie-française. Autre caractère bien connu, la consolidation programmatique atteint son point d'orgue à Orly : « l'aérogare est toute une ville et l'on peut très bien y vivre sans jamais la quitter »²². Elle condense « sous un seul toit », un ensemble de programmes – hôtels, drusgores, cinémas, commerces, restaurants, promenades – qui la consacre comme l'un des *spots* les plus prisés de l'agglomération (fig. 23).

Séduits par ces arènes aéro-urbaines, les badauds affluent par milliers. « Visitez Orly » clament les panneaux sur les voies d'accès à l'aéroport. De 1961 à 1966, plus de trois millions de visiteurs sillonnent chaque année les terrasses d'Orly, record de fréquentation touristique, avant le château de Versailles et la tour Eiffel²³. A distance de Paris, Orly figure une ville parallèle, enceinte autosuffisante qui renvoie une image condensée du sujet urbain, entre futur de la société de consommation et optimisme

¹⁹ Alain BOZEL, *L'Aéroport de Paris*, publié à compte d'auteur, novembre 1944, source : Archives Aéroports de Paris.

²⁰ Nathalie ROSEAU, *Aerocity*, p. 126-130.

²¹ « Visitez Orly, aéroport de Paris », APNA, numéro spécial 1961, source : Archives Aéroports de Paris.

²² « Qui veut voler doit savoir marcher », *Die Zeit*, Hambourg, 1961. Traduction figurant dans les archives d'Aéroports de Paris, boîte 99, bordereau n° 2005308.

²³ « Avec 3,5 millions de visiteurs en 1964, Orly demeure le monument le plus visité de France », *Combat*, 2 janvier 1965. Lire de Vanessa SCHWARTZ, « Dimanche à Orly, The Jet-Age airport and the spectacle of technology between sky and earth », *French Politics, Culture and Society*, 32/3, hiver 2014, p. 24-44.

technologique. Dans les visions de l'entre-deux-guerres, la mobilité aérienne constituait le moteur d'une réforme de la ville dans sa totalité. Des villes aériennes aux aéroports villes, un glissement s'opère après la guerre, les aéroports figurant désormais les scènes d'un futur urbain.

De l'u-topos au non-lieu : le prototype permanent

En 1962, le critique britannique Reyner Banham publie un article intitulé « The obsolescent airport » qui stigmatise, à propos des aéroports new-yorkais et londonien, le chantier permanent que constitue à ses yeux le paysage « hystérique » des aéroports²⁴. Le revers du dépassement du futur affecte aussi le site d'Orly comme le souligne Michel Ragon : « N'a-t-on pas dû faire sauter un pont à Orly deux semaines avant l'inauguration, afin de prolonger une piste pour le Boeing 707 ? Comment donc pouvoir construire la ville de l'avenir et ses voies d'accès en fonction des temps futurs »²⁵ ? La façade de l'aéroport vitrine s'effrite tout comme l'enthousiasme populaire. Des manifestations anti-bruit lancées par les riverains répondent au *Dimanche à Orly* chanté par Gilbert Bécaud (1963). Cette figure du visiteur gêne de plus en plus l'entreprise Aéroports de Paris dont les prévisions en matière de trafic annoncent l'avènement du transport de masse. Visant à dissuader les simples badauds de fréquenter les aéroports, le principe de « pièges à visiteurs » est discuté dès 1967²⁶, date à laquelle s'engage la réflexion sur le troisième aéroport parisien. Projeté à l'origine sous le nom de Paris III, le site de Roissy est choisi à 25 kilomètres au nord de Paris, sur les riches terres de la Plaine de France. Son aménagement s'inscrit dans le nouveau schéma régional d'aménagement dont les villes nouvelles, les réseaux express, La Défense, Maine Montparnasse et les Halles marqueront la concrétisation.

Dans cette nouvelle étape de la conception aéroportuaire, une étude retient particulièrement l'attention, par son caractère inédit et novateur. Une équipe de psychosociologues est missionnée en 1965 pour mener une série d'entretiens semi-directifs avec des passagers et exploitants. Nommée « Passager aérien 1985 », cette enquête vise à caractériser les représentations contemporaines du transport aérien et à cerner les conséquences possibles sur la conception aéroportuaire. Les conclusions mettent l'accent sur les représentations ambivalentes dont fait l'objet le voyage aérien, liées à ce mélange d'angoisse et d'excitation qui caractérise le caractère exceptionnel de l'envol et la déception qu'il ne manque pas de susciter, entre banalité et immobilité. Pour vivre l'euphorie de l'ascension, les passagers, « hommes minuscules dans l'infini » parlent d'une « rupture brutale avec le passé, avec soi-même, avec sa vie (...) ». Dans ces conditions, et les commanditaires de l'étude ne manquent pas de le relever, « tous les détails de l'organisation de l'aéroport et de son fonctionnement

²⁴ Reyner BANHAM, « The obsolescent airport », *Architectural Review*, 132, octobre 1962, p. 250-260.

²⁵ Michel RAGON, *Où vivrons-nous demain ?*, Paris, Robert Laffont, 1963, p. 174.

²⁶ « As-tu idée de ce que le directeur général appelle des « pièges à visiteurs » ? », Note de Bernard Ruquier, 28 février 1967, source : Archives Aéroports de Paris, boîte 4, bordereau n° 43.

peuvent être interprétés comme autant d'obstacles qui engendreront frustrations et revendications les plus diverses »²⁷.

Le nouvel aéroport est conçu par Paul Andreu qui prend la mesure du défi avec une équipe pluridisciplinaire composée d'architectes et d'ingénieurs bien sûr, mais aussi de sociologues, de musiciens, de coloristes, de décorateurs, de sculpteurs, de graphistes. L'architecture de la première aérogare se construit autour d'une pensée spatio-dynamique qui privilégie la fluidité du parcours plutôt que l'immobilité du séjour, le passage dans l'aérogare figurant en quelque sorte le prélude à l'envol²⁸. D'une superficie avoisinant le tiers de celle de Paris, le territoire de l'aéroport s'aménage autour d'une réflexion sur l'extension sous incertitude, ce dont témoignera Paul Andreu : « En 1970, tout est fixé du Roissy actuel : mais le Roissy futur s'estompe (...). Un autre présent s'installe dans le futur. Nous savons qu'il ne durera pas non plus : si nous dessinons l'aérogare 2 avec huit modules identiques, c'est par habitude du dessin achevé. (...) Du site qui reste disponible, nous ne disons plus rien »²⁹. Le silence des plans contraste avec la prolifération des discours qui avaient accompagné la naissance et l'ouverture d'Orly. Les services de communication d'Aéroports de Paris sollicitent d'ailleurs des cabinets extérieurs pour les aider à combler ce vide apparent. Des aménagements sont proposés pour mettre en valeur ce qui devrait être « le premier Monument national »³⁰. « Nous serions assez partisans de ce qui peut évoquer le centre animé d'une ville, en ajoutant si possible un peu de rêve : la grand-place de Roissy, le promenoir de Roissy, les allées de Charles-de-Gaulle, le jardin des airs, airparc, la voûte étoilée »³¹. Face au brouhaha du marketing, les concepteurs entendent au contraire donner à voir la véritable essence de l'aéroport en la débarrassant de ses oripeaux factices. Ainsi Paul Andreu justifie-t-il la sobriété de son architecture par « la démocratisation du transport aérien (...) le fait que le transport aérien se démocratise par ailleurs doit aller avec un certain dépouillement. Cela contribuera à démystifier le transport aérien »³². Posture à laquelle souscrit pleinement Marcel Lods, consulté sur le projet, qui, en prenant l'exemple des aéroports parisiens, défend l'adaptabilité de la ville « à des missions qu'il est impossible de préciser à l'avance »³³.

²⁷ Commandée par le service Organisation et Développement d'Aéroport de Paris : Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (CEP), « Une analyse prospective sur le comportement du passager aérien et ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires », in « Etude « Passager aérien 1985 » », 1968, source : Archives Aéroports de Paris, Dossier n° 979.

²⁸ Paul ANDREU et Nathalie ROSEAU, *Paris CDGI*, Paris, B2 Editions, 2014.

²⁹ Paul ANDREU, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », conférence à l'Académie d'Architecture, 5 janvier 1978, p. 25-27, source : Archives Aéroports de Paris.

³⁰ « Problèmes d'image publique du futur aéroport de « Roissy-en-France » », non daté, par Franck Bauer et associés, conseils en relations publiques, source : Archives Aéroports de Paris, boîte 28, bordereau n° 1986025.

³¹ Louis MERLIN, « Unité centrale, suggestions à l'ADP », 8 avril 1974, source : Archives Aéroports de Paris.

³² « Libres propos sur le béton brut », *Aéroports de Paris Magazine*, 32, avril 1973, p. 16, source : Archives Aéroports de Paris, boîte 57, bordereau n° 1994980.

³³ Lettre de Marcel Lods à André Decelle, président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris, Paris, le 12 janvier 1972, source : Archives Aéroports de Paris, boîte 16,

Pour les concepteurs, l'aéroport fait désormais partie prenante du fonctionnement régional, non plus extérieur à la ville, figuré comme une bulle à part, mais à l'intérieur de la métropole dont il spatialise des moteurs – massification des flux, hypermodernité des pratiques, autonomie urbaine. L'insistance des théoriciens de la ville à figurer l'aéroport comme emblème et laboratoire à la fois, est d'ailleurs l'un des signes de sa pleine appartenance au débat urbain. Marc Augé inaugure son opuscule sur les *non-lieux* par une critique de l'aéroport³⁴. Paul Andreu lui répond que l'espace indifférencié n'est pas une fatalité. Bien au contraire, l'aéroport est un lieu qui doit permettre « de se découvrir et d'exister avec plus d'intensité. (...) J'ai voulu des aéroports où il n'y ait pas d'annonces ni de musique d'ambiance. J'ai voulu éviter toute allusion au marketing des grands magasins. Le voyageur devrait pouvoir se retrouver lui-même »³⁵. Entre l'u-topos et le non-lieu, l'aéroport subit de plein fouet la distorsion des représentations qui frappe les objets pratiques conçus pour le futur, détournés par leurs usages présents, jugés avant même d'avoir été éprouvés.

Civilisation versus aéroportuarisation du territoire

Le tournant de l'an 2000 est marqué par le débordement de l'aéroport hors de ses limites, accentuant la dilution des frontières et la distorsion des représentations. De l'aéroport-ville à la ville-aéroport, son emprise croissante sur des fragments entiers de la métropole le consacre comme une centralité régionale. Le « Grand Orly » et le « Grand Roissy » sont aujourd'hui en débat dans le projet du Grand Paris, leur épithète semblant confirmer leur appartenance au futur de la métropole. A Roissy, 180 000 passagers en moyenne prennent l'avion chaque jour, 90 000 employés y travaillent. Au-delà de l'aéroport et grâce aux puissantes infrastructures terrestres qui le desservent, se sont déployés tous les ingrédients de la *Edge City*, la ville des confins que décrit Joël Garreau³⁶ : zones d'activités et d'entrepôts, centres commerciaux, quartiers de bureaux constitués en plaques autonomes. L'attractivité économique masque des externalités plus négatives. Autour d'Orly, 300 000 habitants subissent les nuisances de l'aéroport. Des territoires entiers sont stérilisés par le Plan d'exposition au bruit.

Au sein et tout autour des plateformes aéroportuaires, s'opère une transformation d'envergure sous l'effet conjugué de deux moteurs. D'abord, un foisonnement des projets dont l'enjeu est de corriger les disparités et/ou de capter la valeur ajoutée générée par l'hyperconnectivité du territoire. Stimulées par la poursuite de la décentralisation de l'urbanisme au niveau local, les initiatives d'aménagement saturent l'espace. Ce brouillage des projets suscite à son tour des réflexions autour

bordereau n° 1988072.

³⁴ Marc AUGÉ, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992. Suivront Rem KOOLHAAS, « La ville générique », in *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, Actar, 2001 ; puis Manuel CASTELLS, « L'espace des flux », in *La Société en réseaux, l'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001.

³⁵ « Entre non-lieu et lieu », Dialogue entre Marc Augé et Paul Andreu, propos recueillis par Michel Ellenberger, *Art Press*, 216, septembre 1996, p. 68.

³⁶ Joel GARREAU, *Edge city, Life on the new frontier*, New York, Doubleday, 1991.

de scénarios qui entendent globaliser les grands territoires aéroportuaires comme des entités cohérentes.

D'un côté, on discerne un scénario de la *civilisation* de l'aéroport, avec son retour au droit commun de la ville. C'est le sens des démarches lancées pour Orly par les équipes de l'Atelier international du Grand Paris sollicitées dans la foulée de la consultation internationale, par l'Etablissement public d'aménagement qui planifie le devenir du Grand Orly³⁷. Les projets aspirent à réintégrer dans la ville alentour les enceintes économique-urbaines créées au fil des politiques de déconcentration régionale – du Marché d'intérêt national de Rungis à l'aéroport, des plateformes logistiques aux emprises ferroviaires –, capitalisant sur leurs forces, réduisant les effets de coupure. Les équipes investissent les lisières des *intermondes*³⁸ produits entre l'aéroport et ses rives : échelles de la proximité, intensification des espaces publics, visions privilégiant les interstices aux cœurs des plaques, la réparation à l'extension.

De l'autre côté, se dessine un scénario de la *dissémination* de l'aéroport qui voit s'agrandir son emprise sous la forme d'un « corridor » qui s'aménagerait du Bourget à Roissy. Le projet de l'aménagement du Triangle de Gonesse sur près de 300 hectares de terres agricoles, n'est qu'un des nombreux avatars d'une vision qui capitalise sur l'image d'une modernité urbaine hyperconnectée aux portes de l'aéroport³⁹. D'une échelle hors norme, le projet *EuropaCity* préfigure la vitrine de nouvelles pratiques marchandes associant un hypercentre commercial à des usages de divertissements, des pistes de ski aux parcs de loisirs⁴⁰. A la fois infrastructure, bâtiment, parc, ouvrage, cité, la figure insulaire emprunte aux codes aéroportuaires et par son introversion, semble vouloir conjurer la dispersion urbaine qu'offre non loin de là, le paysage des villes de Seine-Saint-Denis, dont on ne saura ce qu'il advient alors que le récit initiatique de François Maspero *Les passagers du Roissy Express* n'a pas pris une ride⁴¹.

En gestation spontanée et volontaire, le Grand Paris des aéroports préfigure l'émancipation d'immenses territoires métropolitains dont l'épicentre serait l'aéroport. Ces trajectoires s'entremêlent avec d'autres logiques, ajoutant à la confusion des représentations. Parallèlement à l'extension du domaine aéroportuaire hors ses murs, l'aéroport de l'an 2000 se renouvelle, entre patrimonialisation encore

³⁷ « Renouveler durablement un territoire fragmenté : contribution au débat sur le Grand Paris métropolitain », Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont, août-décembre 2009. Je remercie Jacques-Joseph Brac de la Perrière et Grégoire Robida de l'association Villes et Transports en Ile-de-France pour m'avoir communiqué leur documentation sur les projets développés autour du Grand Orly et du Grand Roissy. On pourra consulter les synthèses du cycle *Aéroports à l'épreuve de la métropolisation* de deux conférences stimulantes qu'ils ont organisées les 30 septembre 2014 et 1^{er} octobre 2015.

³⁸ Joli terme que nous devons à Pierre Lannoy, lors du colloque dont est tiré cet ouvrage.

³⁹ « Cœur économique Roissy Terres de France », convention cadre du contrat de développement territorial, 14 février 2012.

⁴⁰ « Une destination de loisirs stratégique pour le Grand Paris », *Le Moniteur*, supplément, 13, mars 2015, p. 1-19.

⁴¹ Avec les photographies d'Anaïk Frantz, Paris, Seuil, 1990.

timide et rénovation souvent radicale. Ainsi la marchandisation⁴² de l'aéroport se développe-t-elle à l'initiative de l'autorité aéroportuaire : organisation d'événements, toponymie des lieux et surtout prolifération de commerces, deuxième source de recettes après celles du trafic. L'image de la capitale est mise en avant pour valoriser la dimension mercantile des lieux. Les satellites 3 et 4 de Roissy 2 se sont équipés de « galeries parisiennes », en guise de réplique de l'avenue Montaigne (*sic*) avec « une place centrale autour d'une horloge géante qui affiche les heures d'embarquement : le terminal devient une ville dans la ville »⁴³ ; elles sont dessinées selon les codes des grands magasins parisiens, luxe et gastronomie figurant en tête de gondole ; une marque spécifique a été créée, « Buy Paris collection ». Aménageur, investisseur, bailleur, opérateur, l'autorité aéroportuaire diversifie encore ses activités dans l'immobilier, entre hôtels, quartiers de bureaux (Cœur d'Orly), centres de congrès et (encore) centres commerciaux (Aéroville)⁴⁴. Mais où sont passés les avions que des milliers de visiteurs allaient contempler chaque jour sur les terrasses d'Orly pour la modique somme d'un franc ? Et qu'en est-il de l'espace public que l'on offre aux centaines de milliers de personnes qui fréquentent quotidiennement l'aéroport, migrants, employés, visiteurs, passagers, fortunés ou non⁴⁵ ? Entre la ville privatisée et la ville du bien commun, se poursuit un mouvement d'*urbanisation* de l'aéroport qui cherche encore sa voie. L'*aéroportuarisation*⁴⁶ de la ville se poursuit quant à elle jusqu'au cœur de la capitale depuis les stands *dutyfree* des Galeries Lafayette du boulevard Haussmann réservés aux touristes chinois jusqu'au futur CDG Express dont l'un des premiers documents de promotion clamait : « Au cœur de la ville, l'avion est là. CDG Express est la réponse aux insolubles questions de temps et de fiabilité des transports sur le trajet Paris-Roissy »⁴⁷ (fig. 24).

Les empreintes de la ville aérienne

Au terme de la fresque centenaire que nous venons d'esquisser, se forme une *chaîne* de représentations qui a progressivement construit l'imaginaire et la matérialité de la ville aérienne. L'identification du spectre visible de ses empreintes matérielles montre déjà plusieurs ordres et échelles : les sites aéroportuaires, principaux et secondaires ; leurs clôtures et leurs rives ; les territoires sous emprise, négative ou positive, depuis l'hinterland jusqu'aux zones stérilisées par les routes aériennes ; les

⁴² Rapport d'activité et de développement durable 2012, Aéroports de Paris.

⁴³ Cité in « Comment les aéroports deviennent des supermarchés de luxe. Dépenser avant d'embarquer : le parcours inévitable de la galerie parisienne », *Le Monde*, 7 mars 2014.

⁴⁴ Ce que décrit le modèle de l'*Aerotropolis*, largement diffusé par John Kasarda, et dont la promotion mondiale redouble l'appétit pour ces développements. Lire de John D. KASARDA, « Aerotropolis : airport-driven urban development », *Urban Land*, 59, p. 32-41.

⁴⁵ Lire « L'urbanité à l'épreuve des aéroports », entretien avec Jean-Baptiste Frétigny, revue *Urbanités*, avril 2015, consulté le 22 février 2016. <http://www.revue-urbanites.fr/entretien-lurbanite-a-lepreuve-des-aeroports-entretien-avec-jean-baptiste-fretigny/>

⁴⁶ Stéphanie Sauget adopte de son côté le terme de « ferroviarisation » pour désigner le changement de nature que connaît Paris à la fin du Second Empire, sous l'emprise du développement ferroviaire qui se déploie dans la ville (Stéphanie SAUGET, *A la recherche des pas perdus*, p. 282).

⁴⁷ « CDG Express garantit Paris-Roissy en 15 minutes », ADP, RFF, SNCF, 2004, p. 8.

voies d'accès magnifiant ou ignorant les territoires traversés ; les sillons tracés dans les ciels urbains par les aéronefs qui survolent la métropole ; les portes d'entrée dans la capitale : frontières, seuils, gares, sas internationaux ; les signes visuels ou sonores qui ponctuent l'espace urbain de ces références au voyage aérien et que Tati faisait résonner tout au long des séquences de *Playtime* (1967).

Mais nous percevons aussi d'autres empreintes qui résultent des rencontres multiples entre la ville et la mobilité aérienne. Cette hybridation des représentations et des pratiques n'a cessé de former la ville et ce dès son origine, où, d'une part, l'aviation s'est invitée en surplomb de la tour Eiffel ou dans les pages de la presse illustrée et, d'autre part, la ville s'est transportée au cœur même des aérodromes aménagés comme des parcs d'attraction pour le plus grand nombre. Cette rencontre aéro-urbaine autour des exploits, se traduit aussi dans les visions urbaines, ouvrant des possibles, projetant des futurs. Si les villes de papier sont transformées par la mobilité aérienne, les aéroports réels fleurissent aux lisières des villes. De monuments à cités, ils s'édifient dans cette relation paradoxale entre leur appartenance à la ville d'accostage, et leur projection comme laboratoire du futur. Toujours en dedans et en dehors, seuils en même temps que frontières de la métropole, les villes aéroportuaires s'étendront au point de s'émanciper complètement.

Produit d'une pensée et moteur de mutations qui affectent nos représentations, l'imaginaire de la ville aérienne s'est largement déployé dans l'espace des aéroports. Au-delà, c'est l'ensemble de la ville contemporaine qui s'est imprégnée de ce que nous pourrions nommer la culture aérienne et que nous proposons de caractériser selon trois directions qui font écho aux fonctions psychiques de l'imagination aérienne décrites par Gaston Bachelard dans son opus *L'air et les songes, essai sur l'imagination du mouvement* (1943)⁴⁸. Transcendance : la ville aérienne incarne d'abord un dépassement du présent manifesté dans cette idée du prototype et de la frontière sans cesse repoussée (celle des échelles, de la technique, du territoire) qui, une fois franchie, se confronte à la déception du réel, ce retournement des représentations stimulant à son tour un renouvellement de l'invention. Narcissisme et clarification : la ville aérienne figure ensuite un miroir de la ville en devenir : de même que la perspective aérienne offre à l'observateur la possibilité de recouvrer la figurabilité de la ville qu'il croyait perdue ou évanouie, la ville aérienne aspire à clarifier et rationaliser une situation urbaine qui paraît inextricable. Ce faisant, elle projette la réalité recouverte comme « abstraction concrète » – pour reprendre l'oxymore auquel recourt Roland Barthes dans son essai sur *La Tour Eiffel*⁴⁹ –, consolidant un champ de représentations visuelles qui a contribué peu à peu à façonner la ville comme spectacle. Dématérialisation : enfin, la ville aérienne nous expose à un choc anthropologique causé par cet écart croissant que nous vivons entre le déracinement auquel nous destine cette élévation du sol et l'attachement auquel nous voue une condition urbaine sédentaire. Un mouvement

⁴⁸ Editions José Corti, 1990.

⁴⁹ Publié en 1964 aux éditions Delpire, Paris. « La vision panoramique [ajoute] un pouvoir d'intellection ; le vol d'oiseau, que tout visiteur de la Tour peut prendre un instant à son compte, donne le monde à lire, et non seulement à percevoir ; (...) une catégorie nouvelle apparaît, celle de l'abstraction concrète : tel est d'ailleurs le sens que l'on peut donner aujourd'hui au mot *structure* : un corps de formes intelligentes » (p. 38-43).

contradictoire nous anime, souhaitant épouser dans l'esprit notre temps de la mobilité et de l'ubiquité, et nous attachant dans notre corps à l'espace de la lenteur et du sol. La fascination exercée par l'aéroport sur nombre de cinéastes, de Chris Marker (*La Jetée*, 1962) à Pascale Ferran (*Birdpeople*, 2014), montre combien son observation fine en tant que laboratoire de notre condition métropolitaine s'avère stimulante.