Paris CDG-1

Nathalie Roseau, Paul Andreu

▶ **To cite this version:**

Nathalie Roseau, Paul Andreu. Paris CDG-1. B2 Editions, 192 p., 2014. hal-02151540

HAL Id: hal-02151540
https://hal.science/hal-02151540

Submitted on 7 Jan 2021

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.

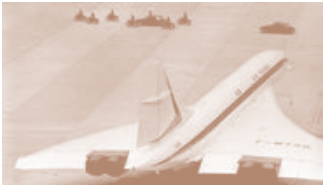
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PAUL ANDREU & NATHALIE ROSEAU — PARIS CDG-1

PARIS CDG1

PAUL ANDREU

NATHALIE ROSEAU



Quarante ans de service, c'est déjà beaucoup pour une aérogare. Assez en tout cas pour que l'on puisse commencer à évoquer et à interroger « son histoire ». Nous le faisons à deux ici, Paul Andreu et Nathalie Roseau, l'un et l'autre architectes. Le premier, concepteur du bâtiment, a accompagné, suivi ou subi ses mises au point ou ses modifications pendant trente ans. La seconde a été en charge d'une opération devenue indispensable de réhabilitation et de transformation, de ce qui a été en définitive une conception nouvelle dans la conception initiale. L'un et l'autre s'expriment dans ce livre. Dans des textes communs que Nathalie Roseau a écrits avec l'accord de Paul Andreu, et dans deux textes personnels dans lesquels chacun dit, avec ses mots, ce qu'il pense.

SOMMAIRE

5
LE TROISIÈME AÉROPORT

21
GENÈSE ET CHANTIER

51
LA GENÈSE

89
INAUGURATION, OUVERTURE, USAGES

127
L'AÉROPORT ÉVÉNEMENT

145
REPRISE

171
LA REPRISE

188
LA CIRCULARITÉ DE ROISSY 1

PARIS CDG1

LE TROISIÈME AÉROPORT

Roissy 1 est l'un des premiers édifices du vaste aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle dont les travaux de construction débutent en 1966 sous la houlette de l'établissement public autonome L'Aéroport de Paris (qui se décline alors au singulier[1]), au faîte de la puissance d'un État engagé dans un grand mouvement d'aménagement du territoire de la région parisienne. Conçue par Paul Andreu qui a réuni autour de lui une jeune équipe[2], la première aérogare de Roissy est réalisée sans permis de construire, assimilée à un ouvrage d'art. Le « super aéroport », comme le dénommera la presse étrangère[3], séduite par la grandeur de la réalisation, est construit en un temps record (huit ans), respectant l'enveloppe fixée des coûts, que l'autorité aéroportuaire assumera presque intégralement[4].

1 Il passera au pluriel en 1989.

2 D'une moyenne d'âge de 36 ans, l'équipe intégrée de conception réunira, à ses heures les plus intenses, le nombre de 270 hommes de l'art et ingénieurs. Source : « Un ouvrage à compte d'auteur », *Le Monde*, 8 mars 1974.

3 « Superflughafen eine eigene Stadt », *Augsburger Allgemeine*, 28 février 1974.

4 L'État ne s'est engagé qu'à hauteur de 15% des coûts de réalisation. 1630 milliards de Francs (anciens) seront déboursés pour la première tranche de l'aéroport (soit le prix de la seule aérogare de Francfort ou celui de la première tranche du nouvel aéroport de Dallas). « Trop se lier à l'État, c'était, à leur avis, se soumettre aux aléas budgétaires. Vaines inquiétudes car d'eux-mêmes, les pouvoirs publics ont manifesté, dès le départ, une « discrétion » peu commune pour financer l'aéroport Charles-de-Gaulle. » Source : « Un ouvrage à compte d'auteur », *op.cit.*

Roissy 1 ouvre le 13 mars 1974. Le premier avion atterrissant sur la piste, est un vol transatlantique de la compagnie TWA en provenance de l'aéroport John Fitzgerald Kennedy de New York. À leur arrivée, six hôtesses, qui ont troqué veste et jupe contre tunique et pantalon, accueillent les passagers, les saluant par six panneaux indiquant les initiales C.D.G. et J.F.K., noms présidentiels donnés aux deux aéroports parisien et new-yorkais. Quelques jours plus tôt, le 8 mars, l'aérogare a été inaugurée par Pierre Messmer[5], premier ministre de Georges Pompidou. Évoquant l'analogie entre Roissy et le Concorde, Messmer déclare : « [Roissy exprime] l'ambition d'un pays qui a voulu puis appris à "épouser son siècle" »[6]. Sobre et minutée (une heure), la cérémonie d'inauguration réunit un millier de personnes, parmi lesquelles les membres du gouvernement (dont Olivier Guichard, ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire), les présidents des deux assemblées, les chefs d'État Major, des personnalités étrangères et des membres de la famille du général de Gaulle, décédé trois ans plus tôt[7]. Très diminué par son cancer, le Président

5 « Par l'originalité de sa conception évolutive – une seconde puis une troisième aérogares seront ouvertes plus tard et des milliers d'arbres tout autour auront poussé –, l'aéroport CDG sera le bon instrument de cette rapidité dans les transports qui est la raison d'être de l'aviation. » Extrait du discours de Pierre Messmer repris dans « Mr. Messmer fait l'amalgame entre Roissy et Concorde qui expriment la même ambition », *La Croix*, 10 et 11 mars 1974.

6 *Ibid.*

7 « La plus rigoureuse austérité aura présidé à l'inauguration officielle de l'aéroport CDG. Quel contraste avec la grande fête d'Orly il y a 13 ans ». Source : « Roissy-en-France : Monsieur Pierre Messmer a inauguré l'aéroport Charles-de-Gaulle », *Le Figaro*, 9-10 mars 1974.

de la République, qui devait initialement inaugurer l'aéroport, n'est pas venu, exprimant le deuil national suite au crash d'un DC-10 de la compagnie Turkish Airlines, survenu quelques jours plus tôt dans la forêt d'Ermenonville. Roissy s'ouvre à la fin des Trente Glorieuses, à l'aube d'une ère incertaine, marquée par le risque et le doute auxquels feront écho le hasard de la catastrophe et les derniers sons de l'ère gaullo-pompidolienne. Quelques semaines après l'ouverture de l'aéroport, Georges Pompidou décédera. L'élection présidentielle qui suivra portera au pouvoir Valéry Giscard d'Estaing, tout juste âgé de 48 ans.

En dépit de ces mouvements perceptibles, la construction de Roissy s'affirme comme un grand moment de caractère national, expression d'une avancée technologique et d'une rigueur inventive que saluent unanimement ceux qui commenteront l'œuvre édifiée – journalistes, hommes politiques de gauche comme de droite, société civile. Dans l'enceinte de l'aérogare flambant neuve – qualifiée d'étrange, surréaliste, fantastique par les uns, de fonctionnelle, pratique, sobre par les autres –, l'emphase des louanges sera moins prononcée qu'à Orly dont l'inauguration en 1961 par le Général de Gaulle avait exacerbé le discours rhétorique sur le redressement national de l'après-guerre[8]. Car le rapport à la modernité a profondément changé. Le spectateur admiratif qui, le dimanche, étrennait son automobile rutilante pour emprunter la grande allée autoroutière le menant tout droit à la mégastructure de verre d'Orly-Sud, le badaud qui, admirant les avions, arpentait les larges terrasses et savourait les fastes commerciaux de la belle aérogare, s'est désormais mué

8 Voir l'allocution du Général de Gaulle, 24 février 1961, in Charles de Gaulle, *Discours et messages. Avec le renouveau, 1958-1962*, Paris, Plon, 1970, p.283-284.

en passager conscient d'un futur qu'il entend vivre pleinement. La construction de Roissy préfigure cette transition moderne qu'a encore soulignée quelques mois auparavant l'ouverture d'un autre ouvrage d'art colossal, le boulevard périphérique parisien ; elle marque aussi l'avènement d'un cycle important de refonte de l'aménagement de la région parisienne, celui d'une modernisation sans précédent du territoire de la capitale, initiée par Paul Delouvrier et consacrée par des opérations comme La Défense, les Halles, Maine Montparnasse et les villes nouvelles[9]. Cette modernité n'est pas encore assimilée comme peuvent l'attester les destins croisés et divergents, toujours polémiques, de ces projets et de leurs réalisations.

Roissy 1 s'inscrit dans un autre moment de transition que d'aucuns ont baptisé sous couvert d'anticipation, « le troisième aéroport » en référence à l'avènement d'une troisième génération d'aéroports, succédant à celle des aéroports monuments de l'entre-deux-guerres (dont le Bourget, LaGuardia et Tempelhof figurent des emblèmes), puis à celle des aéroports vitrines des années 1960 (incarnés par Orly et Kennedy). Contemporaine de la réalisation du nouvel aéroport de Dallas, la construction de Roissy procède d'un mouvement généralisé d'extension du domaine aéroportuaire des métropoles développées, résultant à la fois de l'augmentation importante du trafic aérien – transformant l'aéroport en une superstructure des flux – et de l'expansion urbaine – nécessitant une relocalisation *ex urbi* des plateformes d'échanges métropolitains[10]. Au cours des années jalonnant les études et la construction de

9 Largement publiées dans « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n°951 et 952, 1er et 8 juillet 1967. Le Numéro 952 consacre plusieurs pages au projet de Roissy. Lire aussi de Virginie Lefebvre, *Paris-ville moderne. Maine-Montparnasse et La Défense*, 1950-1975, Paris, Norma Éditions, 2003.

l'aéroport, les augmentations de trafic ont été exponentielles ; les techniques sont en plein essor, qu'il s'agisse des aéronefs, de la navigation, de la mécanisation des *process* au sol des passagers ou des bagages. Ces mutations posent la question de la valeur des approches prédictives et prospectives, tout en se heurtant à la résistance de plus en plus forte de fractions diverses de la société, dépassées par l'irruption de la supermodernité. Roissy matérialise ainsi une transition à laquelle sont confrontées de nombreuses autres grandes métropoles comme Londres, New York, Los Angeles ou Tokyo. Publié en 1971, le numéro 156 de la revue *Architecture d'aujourd'hui*, consacrera d'ailleurs un dossier spécial sur les aéroports, publiant la liste impressionnante de la vingtaine des grands aéroports en cours de réalisation (parmi lesquels Francfort, Berlin-Tegel, Dallas, Houston, ou les extensions de San Francisco, Londres, Boston)[11]. À New York, en parallèle du projet d'extension de l'aéroport JFK, se mène une réflexion sur le quatrième aéroport, pour lequel pas moins de cinq propositions figurent dans la revue, développant des concepts radicaux qui tablent sur des augmentations de trafic considérables. Un projet développe le parti d'une piste circulaire : « Le parti est basé sur le cercle parce que la piste circulaire est génératrice de vitesse : accélération et décélération dans les courbes, envol et atterrissage dans les tangentes. » Donnant le ton du

10 Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2012. Au sujet du « Troisième » aéroport et des résistances qu'il a suscitées, lire de Janet Bednarek, « The 'Third' Airport: The Challenge of Building New Major Airports since 1945, An International Issue », colloque *The International Community of Flight. A Centennial History*, Wright State University, Dayton (Ohio), 8-10 mai 2008.

11 « Aéroports », *Architecture d'aujourd'hui*, n°156, juin-juillet 1971, p.2-98.

gigantesque par son nom, l'*Ocean Airport* table quant à lui sur une capacité réalisée de 80 millions de passagers en 1980 et des avions du futur immédiat d'une capacité de 1.000 places. Le prototype d'aéroport sur l'eau, île ou presqu'île, mégastructure flottante, entend enfin répondre aux actes de résistance organisés de la société new-yorkaise, très préoccupée par les atteintes à l'écosystème de Jamaica Bay où a été réalisé l'aéroport d'Idlewild-JFK[12]. Souvent abandonné du fait des vives résistances à sa réalisation, le « troisième aéroport » sera parfois réalisé, au prix de drames marquants comme à Narita, deuxième aéroport de Tokyo, construit sur des terres agricoles dont les propriétaires seront expropriés. De violentes émeutes feront dix morts.

L'EXPÉRIENCE DE L'AÉROPORT

Pour aborder la genèse de Roissy 1, il faut d'abord remonter en 1965, date à laquelle L'Aéroport de Paris sollicite une équipe de psychosociologues pour mener une enquête auprès des voyageurs et des exploitants des aéroports du Bourget et d'Orly. Commandée dans la perspective de la construction du futur aéroport, l'étude interroge les « comportements du passager » et les conséquences sur la conception des structures aéroportuaires. Elle recourt à des techniques d'entretien « non directif » ou « exploratif » par rêve éveillé, proche d'un examen psychanalytique[13].

L'étude dure près de trois ans et souligne les attentes duales voire antinomiques des passagers,

12 *Ibid.*, p.86-90

partagés entre une représentation élitiste et une représentation banalisée du transport aérien. « Ce n'est plus une aventure ou un luxe, c'est un moyen de transport "banalisé", "vulgarisé" dont la fonction est purement utilitaire. » Un autre interviewé, cadre de l'aéroport, dira : « On ne voyage plus maintenant ; on se déplace... Le voyage disparaît grâce à l'avion... » À cette schizophrénie qu'éprouve le passager nostalgique d'un privilège idéalisé et plongé dans le commun du déplacement, s'ajoute celle liée à l'excitation mêlée d'angoisse qui précède le vol. « On a l'impression de partir pour l'infini. » La transgression amène les interviewés à éprouver le sentiment de conquête, le propos étant lyrique sur l'expérience du vol à venir, « la vision de l'infini, la mer de nuages éblouissante au-dessous de soi, et surtout le rayonnement du soleil ». Mais Icare n'est jamais loin et la peur de l'abîme remonte à la surface. L'aspiration à la transgression des limites ramène en même temps au sentiment de fragilité de l'homme face à l'univers. L'avion « ouvre un champ lointain » qui « replace l'homme à sa véritable dimension ... minuscule. » Les auteurs de l'étude soulignent que « l'ascension [provoque] chez les individus une explosion de sentiments contradictoires : sentiments de puissance et d'émerveillement, sentiments d'impuissance et d'anéantissement. » Tout comme le sentiment de transcendance appelle immédiatement celui de la chute, l'antagonisme des deux images du voyage aérien demeure actif, l'une (anachronique et élitiste) et l'autre (futuriste et banale) s'épaulant et se confrontant. Comme le souligne l'étude, le conflit chronique entre

13 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 « Étude 'Passager aérien 1985' », 1968. (Source : Archives Aéroports de Paris, Dossier 979)

ces deux images s'explique par le fait que « l'état futur, parce qu'il n'est pas réalisé, ne présente pas la force de conviction de l'état antérieur que l'on a connu. »

Qu'en est-il de l'aéroport, objet premier de la réflexion en quête d'un modèle qui entend se démarquer d'Orly. Inaugurée quelques années auparavant, l'aérogare d'Orly-Sud figure toujours parmi les monuments les plus populaires. La communication de L'Aéroport de Paris n'a d'ailleurs pas manqué d'adresser à la presse grand public les chiffres de fréquentation qui placent l'aérogare en tête du palmarès des édifices les plus visités des Français avant la Tour Eiffel et le Château de Versailles[14]. En dépit de ce succès de fréquentation, l'autorité aéroportuaire, déjà secouée par les critiques sur le fonctionnement d'Orly (le « chaos dramatique » titre même un quotidien allemand[15]) se tourne vers un autre futur, celui du flux plutôt que du spectacle. À la figure du visiteur succède celle du passager, désormais privilégiée par L'Aéroport de Paris qui va limiter au maximum les visites, au point d'imaginer des « pièges à visiteurs » destinés à les décourager (par des tarifs élevés pour les parkings, par des liaisons peu aisées entre aérogares et exclusivement réservées aux passagers, ou en prévoyant « des halls d'aérogares d'où il est difficile de voir les avions »[16]). Ce glissement de l'attention, du visiteur au passager, motive les attentes des autorités aéroportuaires en quête, d'une part, d'un lieu prestigieux et soucieux de chacun des individus qui le

14 « Avec 3,5 millions de visiteurs en 1964, Orly demeure le monument le plus visité de France », *Combat*, 2 janvier 1965.

15 « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen Traumflughafen von Paris », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961.

16 « 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)

traversent et, d'autre part, d'une plateforme pratique et efficace permettant que les flux de la voie terrestre à l'espace aérien s'écoulent sans encombre. « Le passager n'a plus qu'un seul but, que ça aille vite... On ne doit pas perdre son temps à l'aéroport », s'exprime un agent d'exploitation interviewé. Désormais, le gain de temps, le resserrement de l'espace, la possibilité de rapprocher l'inaccessible, domineront dans leur évocation du voyage aérien.

Dans cette quête impossible de la compression d'un espace-temps, l'aéroport idéal apparaît comme un lieu nécessaire de neutralisation des contingences. L'étude cite un adolescent : « Tout ce qu'il y a dans le mot aérogare ! ... Ouvrir le mot et regarder ce qu'il y a derrière, comme une porte sur un nouveau monde. ... Les aéroports, c'est comme des salles des pas perdus ... un trou vide ... parce que l'on a l'esprit dans un état de pré-vide ... quand on arrive ... on est en train de se décharger son esprit de tout ce qu'il y avait avant. » Offrant « toutes les couleurs du pain » ou constitué de « petites pièces intimes », « les fauteuils rangés en petits cercles et non en longues rangées impersonnelles », l'aéroport doit s'affranchir de toute « référence culturelle ». Conséquence que ne manquent pas de relever les commanditaires de l'étude : « Tous les détails de [l'] organisation [de l'aéroport] et de son fonctionnement peuvent être interprétés comme autant d'obstacles qui engendreront frustrations et revendications les plus diverses ».

L'étude conclut en opérant d'une certaine façon un transfert des représentations du vol aérien à celles tout aussi antinomiques de l'aéroport, conclusion qui fait singulièrement écho à notre expérience contemporaine,

montrant que d'un certain point de vue, nous n'avons toujours pas assimilé la rupture du vol. « L'angoisse d'être coupé est le fondement de l'irritation aux attentes dans l'aéroport. Même si on en comprend la nécessité objective, on les trouve « intolérables ». Les termes « scandaleux », « absurdes », employés à propos de ces attentes « interminables », ne sont pas choisis au hasard : ils sont l'expression spontanée de ce qu'on ressent au fond de soi. » Ainsi, s'agissant de la taille de l'aéroport, il est attendu qu'il soit grand pour magnifier l'usage que l'on se fait du transport en avion. Mais alors on s'y sent très vite petit, seul, dépassé, ce qui ramène le passager à cette image affaiblie de la néantisation. Le prestige de l'aéroport est toujours recherché mais, tout comme la taille de l'aéroport, le luxe éloigne l'avion de soi et renforce le sentiment du vide : « On s'y sent étranger, perdu, il est le symbole d'un autre monde, d'un monde qui vous est refusé. » De même l'abondance de services offerts par l'aéroport ne fait que « renforcer l'avidité de tout posséder, c'est à dire, parallèlement, la dissolution des capacités individuelles. » Quant à l'organisation de l'aéroport, on la désire parfaite ; mais trop bien faite, elle devient inhumaine et rappelle l'angoisse de ce qu'on affronte : le sentiment de fragilité et de dépendance par rapport à la superpuissance technique que pourtant l'on a désirée ardemment.

L'OUVRAGE À INVENTER

Les 500 pages des conclusions de l'étude constitueront le livre de chevet des auteurs de Roissy. Elles

marqueront les équipes investies dans la conception du nouvel aéroport. Fraîchement arrivé à L'Aéroport de Paris, Paul Andreu en retient que les passagers ont avant tout besoin d'une relation sans médiation au lieu qui les accueille, et, pour accompagner l'expérience du vol, il exprimera au travers de la projection de Roissy 1, une volonté de « dépouillement », travaillant une certaine vérité de l'architecture pour exclure tous les faux-semblants[17]. Ni faux-plafond, ni fausse musique, ni habillage, mais une architecture qui se dévoile, dans la profondeur de son sol et la vérité de sa structure, imposant du même coup une exigence du détail technique car tout ce qui se voit devra être dessiné.

L'acte de création de Roissy s'inscrit dans une prise de distance par rapport à l'expérience d'Orly et la confrontation avec Henri Vicariot, son concepteur. À l'aube de l'entrée dans le transport de masse, l'aérogare, encore ivre du succès des « dimanches à Orly », est mise en cause, la réduction des distances s'affirmant comme objectif central de l'efficacité des aérogares. L'ambition du parti de Roissy 1 vise à concentrer les éléments de l'aérogare, superposer les divers espaces fonctionnels, de manière à diminuer le plus possible les trajets des passagers entre leur voiture et l'avion et faire de cette aérogare avant tout une « machine à prendre l'avion », recourant à une métaphore corbuséenne. Nombreux d'ailleurs seront les premiers utilisateurs de Roissy qui chronométreront leur « voyage » dans l'aéroport, célébrant les quelques minutes seulement qui les séparent de l'avion.

17 « Libres propos sur le béton brut », *Aéroport de Paris Magazine*, n°32, avril 1973, p.16. (Source : Archives Aéroports de Paris, Boîte 57, bordereau n°1994980)

Du verre au béton, de la transparence à l'intériorité, du visiteur au passager, Roissy 1 montre ce que d'ordinaire on cache, et cache ce que d'ordinaire on montre. C'est en cela qu'il se démarque le plus radicalement d'Orly. Cette forme de brutalisme expressionniste de l'architecture, mise à nu et sans concessions, est sans doute l'une des raisons de la relation ambiguë que d'aucuns entretiennent avec le bâtiment, à la fois fascinée et critique. L'architecture de Roissy 1 déconcerte par les chocs spatiaux induits, par le rapport direct à l'intériorité du bâtiment, sa matière et ses entrailles, par les inversions et retournements qu'elle génère : bâtiment sans façade, si ce n'est la cinquième – celle du toit –, parkings en hauteur et halls enfouis, immeuble en forme d'ouvrage d'art habité. Le gros œuvre de l'aérogare sera d'ailleurs réalisé par l'entreprise Fougerolle, spécialisée dans la construction d'ouvrages d'art.

Dans cette recherche d'une compacité des fonctions et d'une compression des trajets, Roissy 1 entretient un rapport précis et raisonné à la technique. Travelators, enregistrement au volant[18], transport automatisé des bagages, gaines techniques intégrées, contrôle sûreté… : les dispositifs mis en place dans l'aéroport, maintes fois salués et détaillés dans les articles de presse, ne sont pas les apparats dont toute réalisation dite technologique devrait s'équiper. Parfois innovations – souvent le fruit d'un bricolage d'assemblage, d'emprunt ou de réinterprétation –, ces dispositifs entendent répondre à l'inévitable

18 L'enregistrement « au volant » (ou *drive in check in*), est le fait de s'enregistrer en arrivant directement en voiture. Des guérites-guichets sont aménagées sur le linéaire de la voie routière. Les passagers s'enregistrent et y déposent leurs bagages. Souhaité par Paul Andreu, ce principe n'a pu être mis en œuvre.

massification des flux à venir en sublimant cette dernière afin de rendre au passager l'individualité de son voyage. Alors qu'à Orly le visiteur aéroportuaire était saisi dans la foule des spectateurs, à Roissy, le passager aérien est considéré comme un individu pris dans le flux des voyageurs.

Pour projeter, il faut donc inventer car l'« aéroport du futur » est devant soi. Il faut pour cela observer et prendre ses distances par rapport aux références informées ou visitées. Car l'obsolescence chronique qu'avait signalée Reyner Banham dans son essai prémonitoire « The obsolescent airport »[19] frappe déjà ces installations. Dès leur réalisation, les aéroports flambant neufs souffrent de dysfonctionnements d'usages, de *process*, le futur projeté étant rapidement relégué au passé. Mais alors, comment projeter le futur sans modèles ? Comment imaginer l'avenir sans certitudes ? La recherche de l'architecture à venir s'accorde avec l'idée selon laquelle le passage dans l'aéroport est avant tout une expérience de ce qui va advenir dans les airs. Pas d'agora ni de lieu festif, pas de célébration ni d'évocation mémorielle, le séjour dans l'aéroport sera un voyage préalable au voyage, Andreu recourant à l'analogie cinématographique pour comparer son bâtiment en gestation à « une série de séquences imposées et enchaînées »[20].

Dans un dialogue avec Marc Augé, que la revue *art press* avait conduit et retranscrit en 1996, Paul Andreu était revenu sur ce moment de la conception

19 Reyner Banham, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, n°132, octobre 1962, p.250-260. Article qui analysait de manière prémonitoire l'obsolescence chronique des aéroports en construction de Londres et New York.
20 « Les Grands Aéroports – Prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture par Paul Andreu, Architecte en Chef, 5 janvier 1978, p.32. (Source : Archives Aéroports de Paris)

de Roissy 1, apportant un contrepoint à la notion de non-lieu, défendue par Augé, que l'on peut entendre selon des perspectives contrastées : est-ce la négation du lieu ou est-ce un ailleurs au sens grec d'un *u-topos*, d'une utopie projetée ?[21] Selon Andreu, l'espace indifférencié ne constituait en aucune façon une fatalité, bien au contraire, l'aéroport était pour lui l'occasion de créer des lieux qui permettent « de se découvrir et d'exister avec plus d'intensité ».

« Au moment de la conception de Roissy 1, nous avons voulu mieux connaître la psychologie de ceux qui s'apprêtent à prendre l'avion. Une série d'entretiens non directifs a fait ressortir les thèmes du dépassement et de la crainte. Nombreux sont ceux qui ont l'impression d'outrepasser leurs limites et qui appréhendent le châtiment. Ils se sentent dépersonnalisés, ils flottent sur un nuage. Ils ne lisent pas la signalisation. 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. … Tous ces voyageurs ont en commun de partager une même architecture[22]. »

Les modalités de conception du bâtiment suivront elles-mêmes une voie spécifique. Pour réaliser Roissy 1, Paul Andreu s'entoure d'une équipe jeune, apparemment inexpérimentée dans le domaine aéroportuaire, et surtout très variée : des architectes, des ingénieurs mais aussi des personnes appartenant à

21 Marc Augé, *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, Paris, Seuil, 1992.

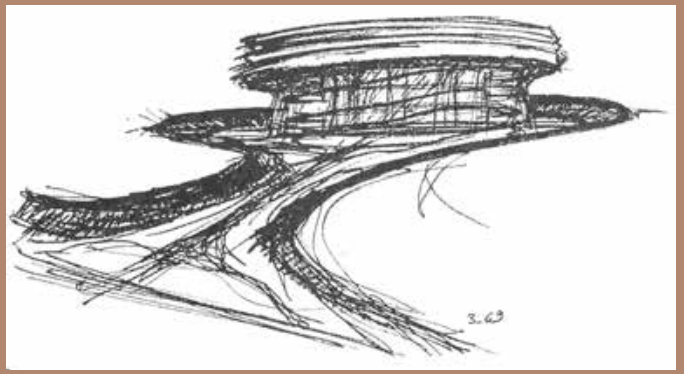
22 « Entre non-lieu et lieu », Dialogue entre Marc Augé et Paul Andreu, propos recueillis par Michel Ellenberger, *art press*, n°216, septembre 1996, p.68.

d'autres mondes, professionnels et artistiques. Dès la genèse du bâtiment, toutes les semaines pendant deux ans, se réunit un groupe de travail, autour duquel se retrouvent : Olivier Katian, responsable de la maison de la culture d'Orléans, le sociologue Bernard Patarin, le sculpteur Volti, Claude Neuschwander, secrétaire général de Publicis (venu avec Volti par Fontanarosa), le coloriste Jacques Fillacier et le décorateur Joseph Motte. Puis se joindront au groupe Bernard Parmeggiani, du service de recherche de l'ORTF et concepteur de la pluie électronique qui formera la nouvelle annonce de Roissy, ainsi qu'Adrian Frutiger, typographe et auteur de la signalétique noire sur fond jaune qui deviendra une police de caractères référencée. Pendant tout le temps que dureront ces collaborations étroites et régulières, reviendra de façon récurrente la question de l'essence du bâtiment : quel est le sens de ce que nous faisons ?

Cette conception intégrée du projet se prolongera sur plusieurs années. Elle est à mettre en regard de la relative intimité et tranquillité du processus de conception du bâtiment, qui est resté discret et non officiel pendant un moment, l'autorité aéroportuaire n'intervenant que très peu dans le processus de conception. L'ouvrage caché pouvait évoluer, à condition qu'il n'y ait ni dépassement de budget, ni retard, ce qui fut effectivement le cas. L'autonomie de la création a certainement renforcé la cohésion des groupes de travail, qui se devaient d'assumer la pleine responsabilité de l'œuvre qu'ils projetaient. Si elles étaient permanentes, les ambitions étaient mesurées, comme en témoigne Paul Andreu quarante ans après

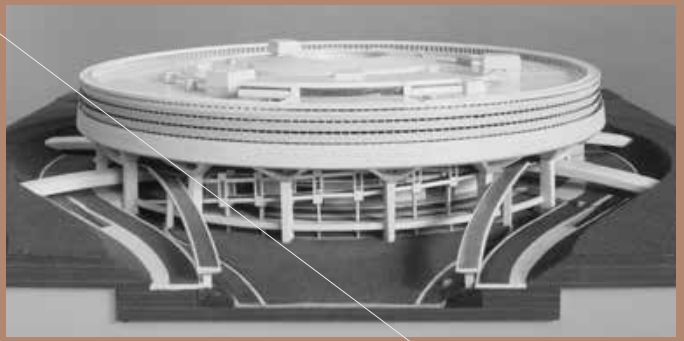
l'achèvement de Roissy 1 : « J'ai résisté aux idées irréalistes qui ne manquaient pas et même à celles qui, réalisables plus tard, ne l'étaient pas dans le contexte économique et technique[23]. »

23 Entretien avec Paul Andreu, juillet 2013.



1

2



1-2 Conçue à l'image d'une pompe cardiaque, l'architecture de Roissy 1 se fonde sur le croisement des flux et la flexibilité des espaces. Une liberté entière est confiée à Paul Andreu et à l'équipe de conception qu'il a réunie autour de lui. Repliée dans des bâtiments situés au bout des pistes d'Orly, l'équipe travaille dans une certaine autarcie, propice à la naissance d'un projet étrange et hors du commun.