



HAL
open science

L'imaginaire de la ville aérienne

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. L'imaginaire de la ville aérienne. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris Est-Ecole des Ponts ParisTech, 2008. Français. <NNT : >. <tel-03103707>

HAL Id: tel-03103707

<https://hal.science/tel-03103707v1>

Submitted on 8 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.



HAL Authorization

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées – Université Paris Est
LATTS (UMR 8134, ENPC, UMLV)
Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés

Thèse de doctorat

Spécialité Aménagement et Urbanisme

Présentée et soutenue publiquement par

Nathalie Roseau

L’imaginaire de la ville aérienne

Sous la direction d’Antoine Picon

Le 10 Janvier 2008

JURY

Patrice Flichy : Professeur, Université Paris-Est

Claude Massu : Professeur, Université Paris I

Antoine Picon : Professeur, Graduate School of Design, Harvard University

Vanessa R. Schwartz : Professeur, University of Southern California

SOMMAIRE

Remerciements	9
Résumé	13
INTRODUCTION GENERALE	17
Naissance d'une utopie, formation d'un discours Une invention sans besoin Un imaginaire prolifrique Un imaginaire persistant	
L'imaginaire, éclairage du réel L'imaginaire comme récit Imaginaire et efficace	
Les fonctions pratiques de l'imaginaire Images Enoncés et discours Fonctions heuristique et projective	
Corpus et méthode Terrains pionniers Sources Pics d'intensité L'image comme argument Une analyse diachronique et thématique	
PARTIE I : LA VILLE A LA CONQUETE DE L'AIR	33
Chapitre I : La narration	35
I.1. Il faut voir pour croire La masse comme témoin Le spectacle inaugural La médiatisation de la conquête de l'air	
I.2. La ville <i>réfléchie</i> par l'aérien L'ambivalence des représentations De l'anticipation à la projection, la condensation des références <i>Flight from the city</i> , la naissance d'un espace parallèle	
La narration du futur	

Chapitre II : La réforme

53

II.1- Les métropoles en quête d'idéal urbain

La ville en fusion

Utopies et possibles, l'émergence de cadres pratiques de projection

II.2. Reconquérir la ville

Infiltration, l'hybridation des dispositifs

Aimantation, le déplacement des centralités

L'avion sans aéroport, l'absence d'une infrastructure médiatrice

II.3. Un imaginaire clarificateur

La métaphore aérienne

La ville comme totalité

L'internationalisation par l'image

La réforme de la ville

Chapitre III : L'emblème

75

III.1- L'exploration des modèles

L'instrument d'une large campagne de promotion

La nouvelle frontière urbaine

De la réforme au modèle, le projet transfert

III.2- Réaliser l'aéroport

Aéroport et exposition, cadre ou sujet ?

Drapeau urbain

Objet de prestige

Instrument de propagande

Monument du futur

L'emblème urbain

Chapitre IV : L'extra-ville

97

IV.1- L'émergence d'un pouvoir autonome

Le glissement de la notion d'emblème

A monde nouveau, pouvoir nouveau

L'aéroport et la ville, intégration ou surimposition ?

La quête de l'autonomie

IV.2- Réformer hors les murs

Un moteur pour la ville du futur

Une ville en soi ?

Echelles et dimensions, l'illimité comme marque de fabrique

Le déplacement de l'arène métropolitaine dans l'enceinte aéroportuaire

L'extra ville

Conclusion Partie I 119

L'imaginaire comme système dynamique

PARTIE II : L'AEROPORT OU L'AUTRE VILLE 123

Chapitre V : La vitrine 125

V.1- Un miroir du futur

Le spectacle féérique

Une « cité sous un toit »

L'enseigne *flagship*

Une formidable attraction populaire

Concept moteur ou justificateur ?

V.2- La désillusion du futur antérieur

La fissuration du miroir

L'érosion du lieu

Fascination et critique, l'ambivalence des sentiments

La vitrine urbaine

Chapitre VI : Le prototype 143

VI.1- De la forme au processus, nouvelles problématiques urbaines

Aporie urbaine et progrès technologiques

Le retour de la métaphore aérienne

La ville nomade

La ville comme structure, de la forme au processus

VI.2- L'aéroport, terrain d'expérimentation urbaine

De l'extra-ville à la Méta-ville

L'aéroport, structure ouverte et malléable

Du spectacle à l'expérience

Une distorsion générationnelle

Le prototype urbain

Chapitre VII : La mutation 165

VII.1- La métropolisation de l'aéroport

Méga-airport, La métropole à portée de main

La fabrique de la démesure

Une redéfinition des échelles et des frontières

VII.2- L'inversion des références

L'observation du *sujet* aéroport

La fascination pour la ville du réel

La ville « aéroportuarisée » ou l'aéroport urbanisé ?

<p>VII.3- L' « artialisation » de l'aéroport Un nouvel emblème urbain Le retour à l'origine Source de l'imaginaire</p> <p>Le paradigme de la mutation urbaine</p>	
Conclusion Partie II	185
L'imaginaire comme palimpseste	
PARTIE III : UN SCENARIO DU REEL	189
Chapitre VIII : La formation de l'imaginaire	193
<p>VIII.1. Aux sources du réel La spectacularisation du réel La mise en abyme du réel Un imaginaire du réel</p> <p>VIII.2- Mutations de l'imaginaire Rupture, masque, mobilisation : fonctions et glissements de l'imaginaire Des cycles parallèles et inédits</p> <p>Structures de formation de l'imaginaire</p>	
Chapitre IX : Les modèles de l'imaginaire	207
<p>Un imaginaire vectoriel</p> <p>IX.1- La frontière L'héroïsme de la limite La schizophrénie du pionnier L'inversion des valeurs</p> <p>IX.2- Le panoptique La belle totalité La clarification comme mode de projection Un monde autonome Un idéal de communauté</p> <p>IX.3- Le miroir La spectacularisation de l'urbain La transparence aérienne</p> <p>Modèles de projection de l'imaginaire</p>	

Chapitre X : L’imaginaire des lieux	231
X. 1- « Récits d’espaces »	
Des icônes du futur, du firmament à la chute ?	
La saga TWA	
Mutations organiques	
X. 2- L’historicité de l’imaginaire	
Le récit créateur	
Le futur au présent	
L’inconscient de la ville	
Lieux de l’imaginaire	
Conclusion Partie III	245
L’imaginaire comme médiateur	
CONCLUSION GENERALE	247
La ville aérienne, récit d’une quête, scénario du réel	
Ville et innovation	
ANNEXES	253
Repères chronologiques	255
Bibliographie et sources	261
Bibliographie générale	
Articles de périodiques	
Archives	
Table des illustrations (Les illustrations sont réunies dans un volume séparé)	285

REMERCIEMENTS

Si le projet est étroitement lié à la circulation des idées, de la même façon, les réflexions d'un chercheur, sont un écho personnel aux multiples discussions, échanges et rencontres, qui ont jalonné son parcours. Ma reconnaissance s'adresse à toutes celles et ceux qui m'ont accompagnée dans ce voyage intellectuel, et ont permis l'aboutissement de mes recherches.

J'exprime toute ma gratitude à Antoine Picon, qui m'a accordée sa confiance, m'a encouragée dans cette entreprise et m'a conseillée tout au long de son accomplissement, en formulant des critiques toujours avisées. La question du rôle de l'imaginaire dans la compréhension des mutations de la ville contemporaine, est l'un des sujets pour lesquels il a développé d'ambitieuses perspectives de recherche. Les discussions stimulantes et les relations amicales que nous avons pu nouer au cours de ces quatre années de recherche, ont largement contribué à faire de ce travail un parcours passionnant. Je l'en remercie sincèrement.

Cette recherche s'inscrit dans la continuité de mon parcours professionnel, tout en marquant une transition. J'ai commencé à investir les grands objets aéroportuaires, lorsque j'exerçais mon métier d'architecte, aux côtés de Paul Andreu, au sein d'Aéroports de Paris. Je le remercie chaleureusement, pour m'avoir associée à la réalisation de projets passionnants. Dans cet univers de la complexité, de vives questions ont forgé ma curiosité d'architecte-urbaniste. Certaines ont suscité mon envie d'aller plus loin. Dans ce cadre, l'Ecole des Ponts me semblait tout à fait propice, dans ses champs et son milieu scientifiques, au développement d'une recherche sur les questions du rapport de l'espace et du territoire aux grands systèmes techniques. C'est pour faire partager mon expérience et engager une réflexion sur ces dimensions, que je me suis tournée en 2003 vers Pierre Veltz, Directeur de l'Ecole des Ponts à l'époque, qui a pleinement souscrit à ce projet. Je le remercie vivement pour m'avoir fait confiance et m'avoir soutenue dans sa réalisation. Cette thèse n'aurait pu se faire sans le concours du Ministère de l'Equipement qui a bien voulu me détacher à l'Ecole des Ponts pour la réaliser en parallèle de mes activités de direction du Mastère AMUR et d'enseignement. Je remercie sincèrement l'institution pour m'avoir donné la chance d'engager et d'aboutir ce travail. Mes remerciements vont également à Philippe Courtier, Directeur de l'Ecole des Ponts, qui m'a assurée de sa confiance, ainsi qu'aux deux directeurs de la recherche successifs, Alain Bamberger et Armel de La Bourdonnaye, qui m'ont encouragée dans cette entreprise.

Jean-Marc Offner, directeur du Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS), m'a accueillie et m'a permis d'intégrer un milieu intellectuel stimulant. Je le remercie sincèrement pour avoir facilité mon insertion scientifique. La pluridisciplinarité affirmée du LATTS, et son engagement dans un spectre très vaste de sujets sociétaux, ont considérablement enrichi ma recherche et mon parcours intellectuel.

D'une certaine façon, la thèse s'inscrit dans la continuité du séminaire du LATTS, initié et animé par Patrice Flichy et Antoine Picon, sur le thème de l'imaginaire technique. Ces recherches et leurs conclusions ont constitué un point de départ

déterminant.¹ Patrice Flichy a suivi régulièrement mes travaux et m'a fait de nombreuses suggestions. Je le remercie chaleureusement pour sa disponibilité. Les échanges que nous avons pu avoir, alors que nos deux champs d'investigation pouvaient sembler, à première vue, éloignés, montrent à quel point la pluridisciplinarité des sciences sociales et le croisement des objets de recherches, peuvent se révéler féconds pour la réflexion.

Je remercie tous les membres du LATTS pour leur amical soutien et les discussions fructueuses que nous avons eu l'occasion d'avoir au cours de ces quatre années. Je remercie notamment l'ensemble de mes collègues de l'équipe *Histoire Techniques et Sociétés*, et tout particulièrement Kostas Chatzis, responsable scientifique de l'équipe, Vincent Guigueno et Philippe De Lara, qui ont accepté de lire des fragments de mon travail. Un grand merci également à Marie-Claude Grosheny en particulier et à toute l'équipe administrative du LATTS, pour leur aide indéfectible, sans laquelle les conditions de réalisation de cette recherche, n'auraient pu être aussi favorables.

Pour mener mes recherches, j'ai exploré un certain nombre d'archives, aux États-Unis et en France. Je remercie l'ensemble des conservateurs et des membres des services d'archives qui m'ont ouvert les portes de leurs trésors. Janet S. Parks et Julie C. Tozer, m'ont permis d'accéder aux riches collections de l'Avery Architectural and Fine Arts Library, à l'Université de Columbia, New York. Floramae McCarron-Cates, du Musée National de Design de Cooper-Hewitt, à New York, m'a permis d'accéder aux originaux conservés des dessins de Hugh Ferriss. Laura Tatum a grandement facilité la recherche des documents issus des archives de Eero Saarinen, au département des Manuscrits et Archives de l'Université de Yale, New Haven. Elizabeth Kubany et Holly Charbonnier, de l'agence Skidmore, Owings and Merrill à New York, ont mis à ma disposition les documents conservés, relatifs aux travaux de l'agence sur les aéroports New Yorkais. Je remercie la Port of New York Authority, qui, très tôt, a manifesté son intérêt pour ce projet, et m'a facilité l'accès à leurs travaux et archives. Jon Weston, Miguel Baltierra, Kiran Merchant, Bradley Rubinstein, de l'Aviation Planning Division, m'ont accueillie à plusieurs reprises dans leurs locaux, pour échanger autour de mes recherches. Jessica Dobrin et Hany Hannaala, m'ont ouvert les collections photographiques de l'Autorité. A la New York Public Library, Susan P. Waide m'a guidée dans la recherche des documents de Robert Moses. A Paris, le centre des archives du Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, m'a apporté un précieux concours dans la recherche de documents préalables à la création d'Aéroport de Paris. Nolwenn Dewiercy et Isabelle Servigne, du centre d'archives d'Aéroports de Paris, m'ont offert les conditions favorables à une exploration des archives de l'entreprise. Alexandre Ragois m'a permis l'accès aux archives de l'Institut Français d'Architecture, notamment celles de Marcel Lods. Arnaud Dercelles, m'a facilité les recherches au centre d'archives de la Fondation Le Corbusier. Enfin, Louise Labib m'a ouvert les portes des archives de Jacques Tati.

Avec Antoine Picon et Patrice Flichy, mes remerciements vont également aux deux autres membres du jury. A Vanessa Schwartz, historienne de la culture

¹ Il a donné lieu à publication en 2001, d'un numéro de la revue *Réseaux*. Flichy (Patrice) et Picon (Antoine), eds, « Technique et Imaginaire », *Réseaux*, Hermès Sciences, Paris, 2001

visuelle, que j'ai eu l'occasion de rencontrer lors de la 4^{ème} conférence internationale de l'association *Transport, Traffic and Mobility* (T2M) qui s'est tenue à Paris en 2006², et avec qui j'ai pu échanger depuis. A Claude Massu, historien de l'art et spécialiste du modernisme architectural aux Etats-Unis, qui contribue encore à la dimension franco-américaine du jury. Je les remercie chaleureusement.

Avec le LATTS, deux « lieux » importants ont contribué à nourrir et stimuler mes recherches. D'une part, le Groupe de Recherche Architecture et Infrastructures (GRAI), des Ecoles d'Architecture de Paris-Malaquais et Paris-Versailles, qui a bien voulu m'associer dès 2003. Le champ de ses recherches porte sur la ville des infrastructures et des réseaux, et, dans cette perspective, sur les articulations qui s'y nouent entre les dimensions technique, architecturale, urbaine et territoriale. Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard, amis et directeurs scientifiques du GRAI, m'ont invitée à partager et faire progresser mes recherches, à l'occasion du colloque de 2003 et des séminaires de recherche. Je souhaite les remercier vivement pour ces opportunités et les divers échanges que nous avons pu avoir ensemble, et avec les autres chercheurs du GRAI, tout particulièrement Eric Alonzo, Gilles Delalex, Alain Demangeon, Virginie Lefebvre, Rachel Malta et Caroline Maniaque.

Le deuxième lieu de production est né du panel, consacré aux questions de mobilité aérienne, qui s'est monté pour le colloque T2M cité plus haut. Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger sont à l'initiative de ce panel, de même qu'ils ont organisé par la suite, une journée d'études consacrée à ces questions, et réunissant un grand nombre de spécialistes d'horizons divers. Avec la perspective d'un colloque international en 2008, c'est une aventure ambitieuse qui s'engage ici, destinée à éclairer, dans un champ encore « pionnier », les liens entre l'histoire culturelle et le champ des techniques. Au-delà de ces perspectives passionnantes, je souhaite ici remercier chaleureusement Marie Thébaud-Sorger, qui a bien voulu accepter de lire le tapuscrit de ma thèse, et m'a fait de nombreuses suggestions, toujours justes, m'encourageant amicalement jusque dans les derniers jours de l'écriture. Les parallèles saillants entre ses travaux de recherche sur l'émergence des savoirs et des pratiques, liés à l'invention des ballons à la fin du XVIII^{ème} siècle, et les résultats de mes recherches, promettent par ailleurs de riches collaborations à venir.

Mes derniers remerciements sont destinés à tous les amis que je n'ai pu citer ici, et auxquels vont mes pensées. Aux êtres chers de ma famille, qui m'ont soutenue tout au long de cette aventure. J'ai pu encore une fois, si besoin en était, mesurer toute l'étendue de leur profonde affection. Enfin, à ceux avec lesquels je partage ma vie, et qui m'ont accompagnée de leur immense tendresse. A Gilles, pour ses encouragements et son réconfort de tous les jours, et à mes deux fils, Mathieu et Oscar, qui, depuis qu'ils sont sur terre, embellissent chaque jour notre vie de jeunes parents.

² Fourth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility, 28 Septembre – 1^{er} Octobre 2006, Organisé par le Centre d'Histoire Sociale du XX^e siècle (Université Paris I Panthéon-Sorbonne) et le Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées)

RESUME

L'IMAGINAIRE DE LA VILLE AERIENNE

S'inscrivant dans le champ des recherches, qui étudient les relations complexes d'interférence entre technique et société, entre technique et ville, la thèse se propose de comprendre la façon dont la technique aérienne a transformé les représentations et agi sur la matérialité de l'espace urbain. Malgré un imaginaire prolifique et persistant, cette question n'a semble-t-il, été que partiellement étudiée. Dans ce cadre, la thèse établit l'existence d'une formation discursive sur la « ville aérienne », et en fait l'analyse critique. La « ville aérienne » est ici entendue comme l'espace, imaginé puis matérialisé, qui associe la technique aérienne à l'univers urbain.

Souvent relégué dans les cartons de la fantasmagorie, l'imaginaire est ici interrogé dans son efficace. Etablir un dialogue entre l'imaginaire et le réel, permet de mettre à jour tout le champ immatériel des idées, des images et des projets, qui se nourrissent et alimentent en retour les représentations et les pratiques urbaines. En dessinant un cours alternatif du réel, l'imaginaire constitue un modèle possible d'intelligibilité des mutations de la ville et de ses infrastructures, notamment aéroportuaires. Cette structure, à la fois consolidée par l'histoire et tendue par un renouvellement permanent, agit sur la matérialité des lieux.

L'enquête montre que c'est dans un jeu constant de reflet et de projection, que la ville aérienne s'est conçue et matérialisée, par rapport à sa ville d'accostage. Elle montre aussi comment s'est opéré le passage du discours au projet, puis à la matérialisation. C'est dans cette double perspective, synchronique et diachronique, que se construit le récit transversal de l'imaginaire de la ville aérienne, qui jalonne autant la construction des espaces de la communication, que celle des villes qu'ils irriguent. Les sillons que tracent ces deux directions, révèlent par ailleurs l'existence de modèles récurrents de projection caractéristiques de l'imaginaire. Ils montrent enfin que l'influence de l'imaginaire sur la transformation des espaces, notamment aéroportuaires, inscrit ces derniers dans un récit situé à la fois historiquement et localement.

Finalement, nos projections portent autant, sinon plus, sur les représentations que sur les phénomènes. Le récit « en creux » de l'imaginaire, éclaire la lecture de notre environnement. C'est en cela que sa mise à jour constitue une condition nécessaire à sa transformation.

Mots-clés : Imaginaire, discours, projet, ville, architecture, infrastructure, lieu, aérien, aéroport

SUMMARY

IMAGINED AERIAL CITIES

Joining the field of the researches, which study the complex relations of interference between technique and society, between technique and city, this doctoral dissertation intends to understand the way aerial techniques transformed the representations and acted on the materiality of the urban space. In spite of a prolific and persistent imaginary, it seems that this question has been partially explored. In this frame, the thesis establishes the existence of a discourse on the "aerial city", and provides a critical analysis. The "aerial city" is here understood as the space, imagined and materialized, which associates the aerial technique to the urban field.

Often relegated to the field of the phantasmagoria, imagination is questioned here in his effectiveness. The highlighting of the dialogue between the imagination and the reality, updates all this immaterial field of the ideas, images and projects, which feed and are fed in return by the urban representations and practices. By drawing an alternate story of the reality, the imaginary of the aerial city constitutes a possible model of intelligibility of the transformations of the city and its infrastructures, particularly airport platforms. This structure, at the same moment strengthened by the history and tightened by a permanent renewal, acts on the materiality of places.

The inquiry shows that it is in a permanent play of reflection and projection, that the aerial city has been imagined and materialized, with regard to its city of reference. It also shows how the discourse influenced the project, then the realization. It is in this double perspective, synchronic and diachronic, that the transverse narrative of the imaginary of the aerial city, builds itself, and marks out as much the construction of the spaces of the communication, as that of the cities which they irrigate. Besides, these two directions reveal the existence of characteristic models of projection of the imaginary. They finally show that the influence of the imagination on the transformation of areas, including airports, enrolled them in a story, both historically and locally.

Finally, our projections focus equally, if not more, on the representations and on the phenomena. The story of imagined aerial cities, enlightens our environment. Therein its update is a necessary condition for its transformation.

Keywords: Imaginary, discourse, project, city, architecture, infrastructure, aviation, airport

L'IMAGINAIRE DE LA VILLE AERIENNE

INTRODUCTION GENERALE

Résumé

L'introduction situe la thèse dans les recherches qui étudient les relations complexes d'interférence entre technique et société, entre technique et ville. Dans cette perspective, elle s'intéresse à l'impact de la technique aérienne sur les représentations de l'espace urbain. Malgré un imaginaire prolifique et persistant, cette question n'a, semble-t-il, été que partiellement étudiée. Dans ce cadre, la thèse se propose d'établir l'existence d'une formation discursive sur la « ville aérienne », et d'en faire l'analyse critique. La « ville aérienne » est ici entendue comme l'espace, imaginé puis matérialisé, associant la technique aérienne au champ urbain. En privilégiant le cours alternatif que dessine l'imaginaire, la thèse se propose d'éclairer le réel des mutations de la ville et de ses infrastructures, notamment aéroportuaires. Revenant sur les notions de l'imaginaire et du discours, l'introduction dresse alors les contours du corpus retenu pour cette enquête sur l'efficace de l'imaginaire urbain.

L'innovation technique constitue l'une des sources de la vitalité urbaine. Pour certains, elle peut figurer une force démiurgique, à l'origine d'une désincarnation de l'espace urbain. Pour d'autres, elle peut être comprise comme le fruit d'une série d'enchaînements et d'interférences avec les faits humains, à l'origine de productions urbaines inédites et sans cesse renouvelées. Les pôles attracteurs de ces différentes positions sont multiples. Ainsi, Marc Augé semble opposer les « non-lieux », gouvernés par une mobilité souveraine, à l'espace urbain « traditionnel », que nous aurions hérité de l'histoire. Nous invitent à renouveler nos grilles de lecture traditionnelles de l'urbanité, Antoine Picon suggère au contraire que la grande nappe d'infrastructures et d'équipements qui compose aujourd'hui la grande ville contemporaine, procède de logiques socio-économiques qui nous sont propres, et ne doit pas grand-chose au hasard.³

Plus complexe, cette perspective paraît aussi plus féconde. Dans l'un de ses derniers articles sur la technique, Marc Bloch traduisait ainsi les nécessaires rapports d'acceptation mutuelle qu'entretiennent société et technique : « L'invention n'est pas tout. Encore faut-il que la collectivité l'accepte et la propage. Ici, plus que jamais, la technique cesse d'être la seule maîtresse de son propre destin. » En conclusion, Bloch notait ce processus d'hybridation permanente par lequel la technique est appropriée par la société autant qu'elle la modèle : « Il n'existe point de train d'ondes causales privilégié ; point d'ordre de faits toujours et partout déterminants, opposés à de perpétuels épiphénomènes ; au contraire, toute société, comme tout esprit, est issue de constantes interactions. »⁴

³ Augé (Marc), *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992 ; Picon (Antoine), *La ville, territoire des cyborgs*, Editions de l'Imprimeur, Besançon, 1998

⁴ « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, repris in Bloch (Marc), *Mélanges historiques*, Sevpem, Paris, 1963, tome II, p87

De nombreux travaux de recherche ont prouvé les relations intimes d'interférence qu'ont nouées l'apparition et le développement d'une nouvelle invention technique avec les mutations sociétales. Les travaux de Leo Marx sur la machine à vapeur, de Carolyn Marvin sur l'électricité, de Susan Douglas sur la TSF, de Wolfgang Schivelbusch sur le voyage en train, de Joseph Corn sur l'aviation ou de Patrice Flichy sur l'Internet, par exemple, ont permis de relativiser les perspectives résumant les révolutions techniques en un effet majeur, autonome et subit.⁵

Qu'en est-il de la ville et de ses relations avec la technique ? La ville comme espace du social, s'approprie aussi les mutations techniques et se transforme par leur intermédiaire. La mobilité, stimulée par l'augmentation des vitesses de déplacement et les nouvelles techniques de communication, a eu un impact considérable sur le milieu urbain. Ce sujet a fait l'objet de recherches, telles que, par exemple, celles de Christophe Studény qui, dans *L'invention de la vitesse*, a étudié le bouleversement qu'a provoqué la civilisation de la vitesse sur nos rythmes de vie. Dans *Paysages en mouvement*, Marc Desportes a quant à lui, enquêté sur les mutations de la perception sensible de l'espace, au fil de l'évolution des techniques de déplacement terrestre.⁶

Ces deux ouvrages ont en commun d'ouvrir, en conclusion, des perspectives aériennes. S'agissant des effets urbains de la conquête de l'air, l'historiographie révèle aussi une multiplication prometteuse de recherches. Christoph Asendorf a montré de quelle façon l'avion avait catalysé de nouveaux concepts spatiaux.⁷ David Pascoe a enquêté sur l'avion comme objet d'inspiration artistique et littéraire.⁸ Des travaux se sont attachés à la dimension urbaine, comme étant susceptible d'avoir été renouvelée par l'invention de la mobilité aérienne. Le sujet ne laisse pas indifférent, comme l'atteste la recrudescence des ouvrages d'analyse chronologique ou critique, qui y consacrent une partie de leurs propos. La littérature existante révèle ainsi l'importance des monographies rétrospectives de l'aventure aéroportuaire, évoquant l'épopée épique de la conquête de l'air puis la construction des différents « modèles » aéroportuaires jusqu'aux gigantesques structures que nous voyons se réaliser depuis plusieurs décennies. Par ailleurs, la critique urbaine prend souvent l'aéroport comme emblème paroxysmique des mutations de la ville contemporaine.⁹

⁵ Nous citons ici quelques uns des travaux structurants qui s'inscrivent dans ce champ des interactions entre technique et société. Marx (Leo), *The Machine in the garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press, 1999; Marvin (Carolyn), *When Old Technologies Were New: Thinking About Electric Communication in the Late Nineteenth Century*, Oxford University Press, 1990; Douglas (Susan J.), *Inventing American Broadcasting, 1899-1922*, Johns Hopkins Univ Pr, 1987; Schivelbusch (Wolfgang), *The Railway Journey*, University of California Press, 1977; Corn (Joseph), *The Winged Gospel : America's Romance with Aviation, 1900-1950*, Oxford University Press, 1983 ; Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, La Découverte, Paris, 2001. Lire aussi du meme auteur, Flichy (Patrice), *L'Innovation technique. Récents développements en sciences sociales, vers une nouvelle théorie de l'innovation*, La Découverte, Paris, 1995

⁶ Desportes (Marc), *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIIIème-XXème siècle*, Gallimard, 2005 ; Studény (Christophe), *L'invention de la vitesse, France, XVIIIème-XXème siècles*, Gallimard, 1995.

⁷ Asendorf (Christoph), *Super constellation, Flugzeug und raumrevolution*, Springer, 1997.

⁸ Pascoe (David), *Airspaces*, Reaktion Books, London, 2001 et Pascoe (David), *Aircraft*, Reaktion Books, London 2003

⁹ Pour les ouvrages de nature monographique, citons par exemple, dans les dix dernières années, Zukowsky (John), ed, *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996 ; Binney (Marcus), *Airports Builders*, John Wiley and Son Limited,

L'aéroport est aujourd'hui la trace la plus apparente et persistante de l'entrée des villes dans l'univers aérien. Pour certains, les aéroports figurent des « non-lieux », au prétexte qu'ils sont le produit phare de la mondialisation urbaine, de la technicisation du milieu, et partant, de son uniformisation.¹⁰ Le raccourci semble discutable, la simple observation de l'état visible relativisant l'assertion. De ville en ville, les aéroports présentent de grandes disparités, dans leurs formes territoriales et urbaines, leurs pratiques, leurs mutations également. L'appellation de « non-lieu », au sens de l'espace de l'indifférenciation du lieu, semble par ailleurs être mise en échec par l'intérêt croissant marqué à l'endroit des aéroports. Le « non-lieu » considéré comme *u-topos*, au sens de l'ailleurs, peut en revanche caractériser pour partie ces espaces qui incarnent une sorte de dépassement du réel. Nous reviendrons plus loin sur cette notion de lieu-utopie.¹¹

Pourquoi ces espaces souvent qualifiés de « hors-lieu », sont-ils en même temps si différents selon leur âge, leur lieu de réalisation, leurs concepteurs ? Car, d'une part, les « modèles » successifs d'aéroports révèlent chacun des déclinaisons différentes, et l'avenir en annonce encore de nouvelles. D'autre part, les processus de mutation des aéroports témoignent de disparités importantes, qu'il s'agisse des aéroports en rénovation ou de ceux en extension. Il y aurait donc une évolution permanente des modèles. Il y aurait également une différenciation locale de ces modèles et de leur devenir.

Naissance d'une utopie, formation d'un discours

En fait, c'est depuis l'origine de la conquête mécanique de l'air, que l'on peut témoigner d'une prolifération des discours sur l'infrastructure aérienne, dans ses dimensions architecturales et urbaines. Fait notable, ce n'est pas l'aéroport comme figure matérielle et spatiale qui occupe ici les esprits, mais la ville comme possible espace de mutation et de réforme, qui nourrit les débats sur la mobilité aérienne. Si des structures provisoires accueillent les divers engins aériens, il faudra attendre plus de vingt ans avant que les premiers aéroports pérennes ne voient le jour. En parallèle du déploiement d'une infrastructure éphémère, d'ambitieux projets, architecturaux et urbains, occupent la scène, traduisant des représentations d'une ville transformée par la mobilité aérienne, introduisant naturellement l'avion dans un univers réformé, sans qu'aucune structure dissociée

Academy Editions, London, 1999 ; Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002 ; Gordon (Alastair), *The Naked Airport*, Metropolitan Books, 2004 ; Pearlman (Hugh), *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Laurence King Limited, 2004.. Pour les chapitres d'ouvrage de nature critique, lire Sudjic (Deyan), *The 100 Mile City*, Harvest, HBJ Book, 1993, pp143-164 ; Augé (Marc), « Non-lieux et espace public », *Quaderns*, n231, 2001, p11 ; Castells (Manuel), *La Société en réseaux, L'ère de l'information*, Fayard, 2001, pp473-530 ; Koolhaas (Rem), *Mutations, Harvard project on the city*, ACTAR, Arc en rêve Centre d'architecture, 2001, pp721-742 ; Ibelings (Hans), *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, Paris, Hazan, 2003, pp78-88

¹⁰ Augé (Marc), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Champs Flammarion, Aubier, 1994, p164

¹¹ « Comme le rappelle Lewis Mumford, Thomas More, l'inventeur du terme « utopie », a révélé lui-même le jeu de mots sur lequel était construit ce néologisme et sa double étymologie : *eutopia* (lieu agréable) et *outopia* (sans lieu, de nulle part) », Choay (Françoise), *L'urbanisme, Utopies et réalités, Une anthologie*, Seuil, 1965, p25

ne soit créée pour servir de médiation entre le mode de transport et l'espace urbain. L'avion sans aéroport, telle est la réalité du futur que dessinent nombre d'images et de textes produits et diffusés dans les années 20. Loin de favoriser la création d'une typologie spécifique, l'avion fait de la ville elle-même son infrastructure, transformant ses dispositifs, réformant son milieu.

Latent, cet imaginaire de la réforme se cristallise au contact des grands exploits aériens. Plus encore, il se transforme et accompagne la commercialisation du transport aérien et la réalisation de ses infrastructures matérielles. Forgé et capté par les concepteurs et les planificateurs, la presse et les critiques, il se diffuse largement dans l'imaginaire collectif, contribuant à faire de l'aéroport plus qu'un simple équipement utilitaire destiné à réaliser la transition entre le ciel et la terre. Dans la littérature couvrant l'univers complexe et tentaculaire des infrastructures de transport, l'aéroport occupe une place à part, celle d'un objet autonome et globalisateur, à même d'aspirer toutes les thématiques urbaines, celle d'un objet hyper-technologique également, toujours en quête de dépassement, et toujours dépassé.

Les rapports de la mobilité aérienne à la ville produisent aujourd'hui plusieurs périmètres. Se limite-t-on aux ouvrages, bâtiments, viaducs, voies, aérogares, hangars, hôtels, centres commerciaux, aires, pistes, parcs,..., que l'on rencontre dans ces enceintes communément appelées aéroports ? Plus globalement, s'agit-il du système aéroportuaire, constitué de l'ensemble des espaces générés pour relier l'aérien à la terre ferme : aérogares urbaines, plateformes, superstructures, infrastructures et nœuds terrestres de desserte, de liaison, d'interconnexion,... ? Ou encore de liens plus invisibles, d'ordre structurel, qui feraient interagir l'aéroport et son environnement urbain ?¹²

Malgré la littérature abondante consacrée aux aéroports, peu d'analyses critiques se sont intéressées aux discours qui ont présidé à leur conception, aux modalités selon lesquelles ils sont apparus ainsi qu'à leur influence. Tour à tour, ils ont été relégués dans les cartons de la fantasmagorie, au contraire assimilés comme évidences ou encore convoqués comme arguments mobilisateurs d'une nouvelle aventure aéroportuaire. Pourtant, ils constituent des fragments latents ou inconscients de notre mémoire collective, forgés par elle et opérant sur elle. A ce titre, ils imprègnent nos représentations du réel.

C'est à cette lecture critique des discours évoquant ce que nous appellerons la « ville aérienne », qu'invite la thèse. La ville aérienne est ici entendue comme l'espace, imaginé puis matérialisé, d'hybridation entre les deux univers urbain et aérien. La thèse se propose, d'une part, de souligner la persistance des discours associant ces deux champs. Son ambition est, d'autre part, de mettre en évidence quels sont les origines et les moteurs urbains selon lesquels la rencontre de la ville et de la mobilité aérienne a été imaginée, conçue puis réalisée. Si les premières représentations que nous avons données de l'infrastructure aérienne, puisées dans son histoire ou son observation, permettent d'élargir l'objet, en le caractérisant à la fois comme ouvrage, dispositif, système, elles ne sauraient non plus

¹² Sur la question des espaces d'interaction entre la mobilité spatiale et la ville matérielle, lire de Roseau (Nathalie), « La ville des flux, les espaces de frottement », *Faces*, Institut d'architecture de l'université de Genève, Numéro 61, Hiver 2005-2006, pp14-18

s'affranchir du processus selon lequel il s'est progressivement construit. En effet, la simple observation d'un état imagé ou réel, ne peut suffire à produire une explication intelligible de sa nature propre. Parce que les réalisations sont le résultat d'un processus long, impliquant de nombreux acteurs, elles sont des constructions collectives et artificielles, ce qui les éloigne doublement du hasard et du spontané, ou de la création pure. Pour éclairer cette enquête, il nous faut donc comprendre le processus de conception et de réalisation, expliquer les événements et les cycles qui l'ont jalonné, pénétrer le champ de ceux qui imaginent, conçoivent, réalisent. Si les « auteurs » et leur environnement constituent des acteurs du processus, il nous faut élargir la perspective, comprendre les références des premiers, s'appropriier le contexte du second.

Une invention sans besoin

L'invention de l'aéroplane n'a pas entraîné simultanément la naissance de l'aéroport. Première raison, l'existence d'obstacles à l'émancipation du transport aérien. L'insécurité, l'inconfort, un coût élevé : contrairement à l'automobile qui connaît une diffusion précoce et rapide, le transport aérien tarde à se développer. Certes l'aéroplane s'inscrit dans un champ déjà défriché, celui de l'ascension et du voyage aériens. Depuis plus d'un siècle, montgolfières, ballons puis dirigeables, sillonnent le ciel des villes, sans avoir pénétré pour autant l'univers de la communication pour le grand public.¹³ Le succès du plus lourd que l'air marque par ailleurs, une transition importante, l'aéroplane permettant enfin le vol dirigé dans les airs, et les promesses de plus grandes vitesses. Cependant, aucune utilité sociale préétablie n'est rattachée aux aéronefs, à laquelle l'avion rajouterait ses avantages techniques propres. Or, l'esprit d'utilité se nourrit d'inventions qui répondent à un besoin. Le chemin de fer à vapeur, le télégraphe électrique, puis le téléphone, la TSF, l'automobile, la propulsion à vapeur des navires, toutes ces inventions avaient suppléé à des techniques et des usages préexistants. L'avion lui ne peut d'appuyer sur des médiations existantes pour pénétrer dans le monde de la communication de masse. Pas d'infrastructures pour faire circuler les aéroplanes, alors que la voirie réalisée pour les transports hippomobiles et piétonniers accueille la toute jeune automobile ; Pas de règles non plus alors que, bien avant l'apparition du chemin de fer et des navires à vapeur, la navigation maritime ou le convoyage des marchandises font l'objet de réglementations de trafic et de circulation déjà élaborées ; Pas de fret enfin, que l'on puisse transborder vers eux à partir d'un autre moyen de transport. Sans compter le fait que les atouts de l'avion n'apparaissent pas d'emblée, alors que l'automobile présente déjà l'avantage de pouvoir se garer devant chez soi et de s'exempter d'un entretien quotidien et répété. Comme le soulignait l'historien Emmanuel Chadeau, l'avion est une invention sans besoin.¹⁴

¹³ Carlier (Claude), *Le match France-Amérique*, Economica, 2003, pp11-41

¹⁴ Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Fayard, 1996, pp41-44

Un imaginaire prolifique

Nous faisons l'hypothèse que c'est précisément l'existence de cette période de latence entre l'invention et la diffusion de l'aéroplane, qui crée un contexte particulier pour l'élaboration du concept d'aéroport. Car l'invention sans besoin, sorte de présent irréel, favorise l'exploration de toute une gamme de possibles pour l'avenir du transport aérien et son influence sur l'espace urbain. Si la naissance de la communication aérienne suscite aux Etats-Unis le rêve d'une société mue par l'aérien, ce que Joseph Corn appelle le *Winged Gospel*, « l'évangile ailé », la persistance du rêve et son ancrage progressif dans le réel s'expliquent aussi par le fait que l'absence de médiation matérielle favorise le déploiement de l'imagination.¹⁵

La révélation de la conquête mécanique de l'air intervient par ailleurs dans un contexte de crise urbaine, *crise* au sens de mutation. La puissance symbolique et émotionnelle, traduite par les exploits des hommes de l'air, renvoie ainsi face à face la contingence d'une ville en crise et l'image d'un nouvel espace vierge à conquérir, l'espace aérien incarnant les valeurs phares de la liberté et de la transcendance. Comme nous le verrons, la première moitié du XXème siècle voit ainsi proliférer un imaginaire des possibles, qui se déploie dans de nombreuses sphères de la société, en particulier, parmi ceux qui imaginent la ville du futur. La ferveur avec laquelle nombre de visionnaires épousent l'idéal de rédemption aérienne, peut d'ailleurs expliquer pour partie l'apparition tardive du concept d'aéroport comme seule infrastructure aérienne.

La profusion de cet imaginaire urbain dans l'entre-deux-guerres, est telle que son analyse nous a paru centrale dans cette enquête sur l'origine des pratiques. Les projections qu'ont favorisées des promesses infinies et des libertés conceptuelles, dessinent un spectre large. En dégagant de nouvelles références, en exprimant des désirs, cet ensemble formé par les textes, les images et leur mobilité, a révélé les hantises et les espoirs du réel. Plus encore, nous faisons l'hypothèse qu'il s'est aussi installé comme imaginaire social.

Un imaginaire persistant

Le premier âge de l'imaginaire de la ville aérienne atteint son apogée dans l'entre deux guerres. C'est pendant cette période « formatrice » que se façonnent les images et les discours, que s'élaborent les modèles et les expérimentations.¹⁶ Nous le verrons, cet imaginaire n'est pas étranger aux concepts qui guideront plus tard la réalisation des grands aéroports internationaux. Ces liens seront d'autant plus marquants que certains, parmi les visionnaires qui ont contribué à la diffusion des idées, des textes et des images, vont également figurer parmi les

¹⁵ Sur la naissance d'un imaginaire utopique aux Etats-Unis dans la première moitié du XXème siècle, lire l'ouvrage de Corn (Joseph), *The Winged Gospel : America's Romance with Aviation, 1900-1950*, op.cit.

¹⁶ C'est par cette expression de « formative period », que l'historienne Janet Bednarek caractérise la période de l'entre deux guerres pour la construction des aéroports américains. Bednarek (Janet), *America's Airports: Airfield Development, 1918-1947*, Texas A&M University Press, 2001, pp178-181

acteurs qui construiront les aéroports de la ville. L'imaginaire de la ville aérienne semble ainsi être un maillon déterminant de la réalisation matérielle de l'infrastructure, à la fois comme imaginaire social et comme champ d'apprentissage des acteurs.

Aerial City, *Terminal City*, mais aussi plus récemment, *Ecomedia City*, *Rinku Town* – littéralement « Près du ciel » en japonais -, pour ne citer que quelques uns des concepts développés à l'occasion de la réalisation ou de l'extension de plateformes aéroportuaires, témoignent de ce même désir constamment renouvelé de « ville aérienne ». ¹⁷ A chaque fois, ce désir se traduit par une volonté ambivalente de réintroduire l'univers aérien dans l'espace de la ville, tout en favorisant la création de nouveaux modèles urbains. La profusion des discours sur la ville aérienne ne s'est pas évanouie, comme l'attestent à la fois la mobilisation de concepts urbains lorsqu'il s'agit de concevoir de nouvelles installations, et la recrudescence des essais considérant l'aéroport comme l'emblème paroxysmique d'un nouvel âge urbain qui nous dépasse. C'est sur un fil continu que s'est progressivement construite un discours ou plutôt, pour faire écho aux travaux de Michel Foucault sur lesquels nous reviendrons, à une « formation discursive » qui tend à faire de l'aéroport un objet urbain, interrogeant la ville selon son prisme, et le projetant comme une expérimentation urbaine. ¹⁸

L'imaginaire, éclairage du réel

En parallèle de l'état visible et apparent des choses, c'est donc à la compréhension des discours que nous nous intéresserons largement. En redonnant toute sa place aux utopies qui n'ont pas eu leur gloire, en révélant les projets demeurés dans les limbes, c'est un cours alternatif des événements qui est ici dévoilé et destiné, comme le dit Raymond Aron, à « restituer au passé, l'incertitude de l'avenir » et temporiser cette « illusion rétrospective de la fatalité », dont témoignent inévitablement les récits de l'aventure aéroportuaire. ¹⁹ Comparer évolution réelle et évolution imaginaire, raconter l'imaginaire comme « réel en creux », c'est dans cette perspective que nous rechercherons de nouvelles pistes, susceptibles d'éclairer le réel de lueurs inédites. Loin d'être étrangères à leurs contemporains, les utopies traduisent leur époque, ses hantises et ses révoltes, mais également le champ de ses espoirs. L'imaginaire fait ainsi partie de la réalité sociale et offre sur elle un témoignage révélateur. ²⁰

¹⁷ *Aerial City* : Keally (Francis), "How airports will affect zoning laws", *American architect*, Décembre 1929, pp20-21 et "An aerial city takes shape", *Architectural Forum*, Février 1958, p86; *Terminal City* : Port of New York Authority, "Port authority announces \$60,000,000 New York International Airport Terminal Development", 21 février 1955, pp1-10, Source "Dossier Aéroports", Archives Skidmore, Owings and Merrill (SOM) ; *Ecomedia City* : Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149 ; *Rinku Town* : Nadal (Luc), "L'Aeropolis du Kansai, utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise", *Lumières de la ville, Formes limites échappées*, N6, Novembre 1992

¹⁸ Foucault (Michel), *L'archéologie du savoir*, Editions Gallimard, 1969, pp44-54

¹⁹ Aron (Raymond), *Introduction à la philosophie de l'histoire, Essai sur les limites de l'objectivité historique* (1938), Gallimard, « Bibliothèque des idées », Paris, 1957, p187

²⁰ Sur les rapports entre histoire et utopie, lire cette étude sur l'imaginaire social au XVIIIème siècle de Baczkó (Bronislaw), *Lumières de l'utopie*, Payot, Paris, 1978

L'imaginaire comme récit

Quels jeux d'influence animent ces relations entre imaginaire, réalité et réalisation ? Suivant un fil diachronique, la thèse se propose de retracer le cours de l'imaginaire de la ville aérienne et d'en déterminer les figures prégnantes. Cette analyse montre que l'imaginaire figure un récit alternatif du réel, à la fois comme miroir et comme alternative de l'urbain. Ce cours parallèle de l'histoire produit ainsi une pièce manquante du puzzle urbain et aéroportuaire. Dessinée depuis l'imagination aérienne, c'est une « autre ville » qui se construit et se consolide par des voies spécifiques, en s'appropriant en permanence le contexte urbain contemporain. Alternative ou miroir, menace ou distorsion, ces figures dessinent un mouvement de l'imagination, qui procède notamment des corrélations entre les deux pôles majeurs de l'imaginaire social, que sont l'utopie et l'idéologie.

Le récit auquel nous convie le panorama de la ville aérienne, est celui d'un présent qui se constitue dans un rapport conflictuel au passé, officiel ou effacé, et une relation au futur, répétition, négation ou alternative du donné.²¹ Pour peu que l'on adopte cette double perspective de l'imaginaire, à la fois rétroactive et prospective, la ville aérienne apparaît dès lors dans un jeu de reflet et de projection par rapport à la ville qu'elle prend pour témoin. Futur amplificateur et futur alternatif de la ville en devenir, ce double jeu peut expliquer le mouvement régulier de va-et-vient, qui voit, d'une part, l'étude des modèles auxquels on fait appel dans la conception des aéroports, orientée par les réflexions sur l'avenir des villes, d'autre part, les questions posées par l'évolution des aéroports, s'inviter dans la réflexion urbaine. Ce rapport au futur du présent, particulièrement prégnant dans l'imaginaire de la ville aérienne, explique sans doute aussi la position schizophrène de nombre de critiques face à un sujet qui provoque à la fois rejet et fascination.

Imaginaire et efficace

En se positionnant à la fois en référence et en critique du réel, l'imaginaire a également participé à sa construction, en constituant notamment l'un des maillons déterminants de la réalisation des infrastructures matérielles de la mobilité aérienne. C'est une deuxième hypothèse que la thèse se propose ici d'explorer, s'interrogeant sur l'efficace de l'imaginaire. Dans cette perspective, un premier versant de cette hypothèse s'attache au processus de formation, de diffusion et de mutation de l'imaginaire au contact du réel. Il montre aussi comment les discours ont influencé les projets, puis leur matérialisation.

Un deuxième versant de l'hypothèse concerne les modèles de représentation mis à jour par l'imaginaire de la ville aérienne. En retournant la perspective, c'est une autre « diagonale » du discours sur la ville aérienne, qui interroge ici le processus

²¹ C'est la perspective que nous invite à emprunter Ernst Bloch dans Bloch (Ernst), *Le Principe Espérance, II, Les épures d'un monde meilleur*, Paris, Gallimard, 1982. Lire de Vincent (Jean-Marie), « Bloch », dans Riot-Sarcey (Michèle), Bouchet (Thomas) et Picon (Antoine), *Dictionnaire des utopies*, Larousse, 2002, pp29-31

d'imagination. De l'*Aerial city*, esquissée par Francis Keally en 1929, à l'une des dernières en dates, l'*Ecomedia City* réalisée en Malaisie par Kisho Kurokawa, la thèse établit qu'il existe des vecteurs de projection selon lesquels la ville aérienne a été conçue et matérialisée, dont les racines et les mutations lui sont propres. Les modèles de représentation que ces modèles ont contribué à forger, semblent avoir imprégné durablement nos représentations et nos pratiques urbaines, au-delà du strict périmètre aéroportuaire.

Un troisième versant de cette hypothèse s'attache enfin à la dimension locale de l'imaginaire. C'est à la fois comme mémoire et passeur d'un « génie du lieu », que l'imaginaire sera ici considéré. Réel en creux constitué par stratification, reflet et miroir d'un désir, il se constitue en référence à des lieux et transforme, à son tour, des espaces en lieux. Le dialogue ininterrompu qu'a noué la ville aérienne avec la ville, a agi autant sur les mutations des lieux qu'il s'en est nourri. C'est en clarifiant le cadre selon lequel opère l'imaginaire, que nous proposerons alors de considérer l'imaginaire comme un instrument de compréhension et de projection du réel.

Les fonctions pratiques de l'imaginaire

A ce stade de la présentation de la problématique et des hypothèses de notre recherche, il nous semble utile de clarifier un certain nombre de notions ou concepts clés de notre analyse. L'imaginaire est ici entendu dans une perspective qui associe le champ des représentations au sens large. Pour argumenter leur position, les auteurs, concepteurs, planificateurs, décideurs, critiques, qui évoquent la ville aérienne, recourent à la parole, mais aussi et parfois très souvent à l'image. Fonction intrinsèque du discours, l'image n'est pas seulement illustration mais aussi argument.

Images

Dans son essai *Du texte à l'action*, Paul Ricoeur tente de caractériser quatre emplois majeurs du terme, véhiculés par la tradition. Pour montrer la palette des différentes significations, le philosophe de la mémoire propose notamment de repérer les images dans un espace de variation selon deux axes d'opposition, l'un traitant de l'objet, l'image en elle-même, l'autre traitant du sujet, c'est-à-dire la conscience susceptible d'imaginer.²²

Du côté de l'objet, l'image parcourt le premier axe, selon qu'elle est perception affaiblie, ombre de la réalité, ou à l'autre extrême, fiction, altérité fondamentale. A une extrémité, figure l'imagination reproductrice : « l'image est référée à la perception dont elle n'est que la trace, au sens de présence affaiblie ». A l'autre extrémité, figure l'imagination productrice : « l'image est essentiellement conçue en fonction de l'absence, de l'autre que le présent ». Du côté du sujet, le

²² Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action, Essais d'Herméneutique II*, Editions du Seuil, 1986, pp 237-241

deuxième axe parcouru par le philosophe va de la « conscience critique nulle », celle qui confond l'image avec le réel, à la conscience capable au contraire de poser la distinction de l'image et du réel et de « produire l'altérité au cœur même de son expérience ». Ici, les deux figures de l'imagination reproductrice et de l'imagination productrice se déploient sur cet axe, selon que le sujet de l'imagination est capable ou non de prendre une conscience critique de la différence entre l'imaginaire et le réel.²³

Mais, ajoute Ricoeur, si l'imagination est bien ce libre jeu des possibilités d'être au monde, la fécondité de l'imagination est avant tout reliée à celle du langage, « telle qu'elle est exemplifiée par le processus métaphorique ». Par la métaphore qui détient la capacité d'assembler des champs sémantiques distincts, l'imagination « réanime des expériences antérieures, réveille des souvenirs dormants, irrigue des champs sensoriels adjacents. » L'image détient ainsi à la fois un pouvoir de déstabilisation et de stabilisation. Déstabilisation, car elle fait coexister des objets, des actes, des individus en apparence les plus hétéroclites, procède à des assemblages inattendus, mélange des ordres et des genres hétérogènes. Stabilisation, car elle fixe, révèle, les significations émergentes.²⁴

Énoncés et discours

Plus que les images en elles-mêmes, c'est le mouvement des images les unes par rapport aux autres, qui paraît déterminant et caractérise l'imaginaire. À l'étude d'une image particulière, il convient en effet d'ajouter systématiquement l'étude de sa fécondité. Gaston Bachelard invite à restituer son mouvement propre, à classer, comparer tous les mouvements d'images, à compter toutes les richesses des tropes, à chercher les désirs d'altérité, de double sens, de métaphore. Mobilité et flexibilité façonnent l'imaginaire autant que les images en elles-mêmes. Ces mouvements lui confèrent un caractère matriciel qui donne naissance à d'autres images pouvant se substituer, se réfléchir les unes aux autres.²⁵

Dans ce mouvement permanent des images, que produisent-elles à leur tour ? Par leur profusion, leurs contradictions apparentes, elles dessinent un autre espace plus invisible, caractérisé par la diagonale que trace le mouvement de l'imagination. L'évocation du concept d' « énoncé », développé par Michel Foucault dans *L'Archéologie du Savoir*, paraît féconde pour caractériser la consolidation d'un imaginaire et ses figures émergentes. Car, ce que les images et leurs métaphores originelles, prises en elles-mêmes, dissimulent, la reconstitution du mouvement des images peut le révéler. Elle met à jour ces moments et ces lieux de cristallisation des représentations, marqués par un double effet de saturation et de redondance. Là où des individus différents, des groupes constitués, des organisations, convergent progressivement, ensemble et parallèlement, émerge l'énoncé, qui traduit l'accumulation des représentations et leur parenté à la fois, les images se transmettant les unes aux autres, se conservant, se répétant.

²³ Ibid, p240-241

²⁴ Ibid, pp242-245

²⁵ Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, Essai sur l'imagination du mouvement*, Editions José Corti, 1994, pp7-10

Comme le disait Gilles Deleuze, dans une analyse de l'ouvrage de Foucault : « Mais précisément parce que des individus différents peuvent y venir, dans chaque cas, l'énoncé est l'objet spécifique d'un cumul d'après lequel il se conserve, se transmet ou se répète. »²⁶

Peu à peu, l'étude des images et de leur mouvement, la mise en lumière des différents systèmes de représentation et des vecteurs de passage de l'un à l'autre, clarifient les significations et permettent de déceler les figures récurrentes du discours. Se dessine alors cet espace qui, non seulement permet de rendre lisible les énoncés, mais caractérise plus largement ce que Foucault appelle une « formation discursive », et que nous appellerons ici l'imaginaire. Notre définition de l'imaginaire s'inspirera largement de ce concept, englobant à la fois les images, les métaphores, leurs mouvements propres, les systèmes qu'ils forment, les énoncés qu'ils traduisent et les vecteurs récurrents qu'ils mettent en jeu. Michel Foucault caractérise les formations discursives selon quatre hypothèses. D'abord, il s'agit de l'ensemble constitué par les énoncés, différents et dispersés dans leur formation et leur diffusion, mais se référant à un seul et même objet. Cet ensemble doit ensuite être consolidé par les relations et les enchaînements qu'entretiennent les énoncés les uns aux autres. Il se caractérise également par le système de concepts permanents qui s'y trouvent mis en jeu. Enfin, c'est dans l'identité et la persistance des thèmes que se lit la cohésion du discours. L'existence d'un système décrivant un spectre d'énoncés différents, se présentant sous des formes multiples et dispersées, la régularité persistante de concepts et de choix thématiques, caractérisent l'émergence d'une formation discursive. C'est selon ce cadre que notre enquête s'attachera à déterminer les contours de l'imaginaire de la ville aérienne.²⁷

Fonctions heuristique et projective

En quoi l'imaginaire fait-il agir ? Une première fonction pratique peut caractériser l'imaginaire : il s'agit de la fonction heuristique. Dans sa fonction neutralisante, l'image suspend le procès de l'imagination dans l'irréel, et libère par là-même des références cachées qui sont primordiales. Dans ces changements de sens, l'image abolit la référence au discours ordinaire, contrôlé, manipulé : « Ce n'est pas seulement le sens qui est dédoublé par le procès métaphorique, mais la référence elle-même ». Dans son altérité fondamentale, la fiction également a une vertu révélatrice. En se dirigeant vers l'ailleurs, elle se met hors du réel, et le vise par là même. Elle offre ainsi ce que Paul Ricoeur appelle « un nouvel effet de référence, [...], qui n'est pas autre chose que le pouvoir de *redécrire* la réalité ». ²⁸

On touche ici à l'une des dimensions majeures de l'imaginaire social : l'utopie, dont nous verrons qu'elle a une part fondamentale dans la construction des aéroports. L'utopie ouvre cette capacité de fuir, de contester ou de proposer une alternative au réel. Figure antinomique et corrélative, l'idéologie stabilise ou

²⁶ Deleuze (Gilles), *Foucault*, Editions de Minuit, 1986, p14

²⁷ Foucault (Michel), *L'archéologie du savoir*, op.cit., pp44-54 ; Lire aussi de Foucault (Michel), *Les mots et les choses*, Gallimard, 1966

²⁸ Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action*, op. cit., p246.

légitime le réel en faisant écho à la mémoire collective. De manière négative, elle peut déformer le réel, en soustrayant la croyance collective à la critique. Dans la spirale de l'imaginaire social qui s'appuie sur ces deux aimants, utopique et idéologique, on retrouve un spectre analogue à celui décrit pour l'image individuelle. A une extrémité, l'imagination est confondue avec le réel, prise pour le réel. L'imagination est ici infectée de croyance, aussi longtemps qu'une croyance contraire ne l'a pas délogée de sa position. A l'autre extrémité, l'imagination est l'instrument même de la critique du réel.²⁹

Une deuxième fonction pratique caractérise enfin l'imaginaire : il s'agit de la fonction projective. Dans l'imagination anticipatrice, on essaie divers scénarios d'action. Ce procès de l'imagination s'apparente à un jeu pragmatique. L'imagination offre ici un espace commun de comparaison et de médiation. C'est dans ce libre jeu de l'imagination, qui neutralise et libère des références cachées ou vierges, qui fait coexister des objets et des termes hétérogènes, que le désir se matérialise, que le possible s'exprime, que le pouvoir acquiert une certitude. Cette progression, depuis la simple schématisation du projet comme fiction narrative, en passant par la figurabilité des désirs, jusqu'aux variations imaginatives du pouvoir de faire, pointe également vers l'idée de l'imagination comme possible pratique.³⁰

Corpus et méthode

A propos de *L'archéologie du savoir*, Gilles Deleuze soulignait que « l'originalité de Foucault est dans la manière dont, pour son compte, il détermine les corpus : ce n'est ni en fonction de fréquences ou de constantes linguistiques, ni en vertu des qualités personnelles de ceux qui parlent ou écrivent (grands penseurs, hommes d'Etat célèbres,...). [...]. C'est qu'il ne choisit les mots, les phrases et les propositions de base ni d'après la structure ni d'après un sujet-auteur dont ils émaneraient, mais d'après la simple fonction qu'ils exercent dans un ensemble : par exemple, des règles d'internement pour l'asile, ou bien pour la prison ; des règlements disciplinaires pour l'armée, pour l'école.»³¹

Comment l'urbain est-il convoqué et projeté dans la conception de l'infrastructure aérienne ? Et réciproquement, comment la conception de la ville traite-t-elle de la dimension aérienne ? Tels sont les premiers critères selon lesquels les documents constitutifs du corpus ont été recherchés. Dans ce cadre, l'enquête s'est appuyée sur un ensemble de textes et d'images portant sur les liens noués entre l'urbain et la dimension aérienne. Anonymes ou non, issus d'individus, de groupes ou d'organisations, diffusés dans les manifestes, ouvrages, textes professionnels ou encore les médias, ces documents couvrent un spectre très hétérogène de sources et d'auteurs, dessinant les contours d'un imaginaire des concepteurs.

²⁹ Sur l'étude des relations entre utopie et idéologie, lire de Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action*, op.cit., pp 417-432 et de Ricoeur (Paul), *L'idéologie et l'utopie*, Seuil, 1997

³⁰ Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action*, op.cit., pp 245-253

³¹ Deleuze (Gilles), *Foucault*, op.cit., p26

Terrains pionniers

Deux terrains ont été privilégiés pour une enquête exhaustive, Paris et New York. Ces terrains ont été considérés comme pertinents au regard de la problématique, en raison de leur contribution pionnière, d'une part à la conquête de l'air et aux aménagements aéroportuaires, d'autre part à la prolifération et la richesse de l'imaginaire associé. Paris et New York constituent en effet les figures de proue de la conquête de l'air et des premières grandes réalisations aéroportuaires. Les deux métropoles occupent par ailleurs une place de choix dans l'histoire des crises et des débats urbains. Enfin, on y observe l'importance des discours, textes, images et polémiques, relatifs à notre objet. Ces terrains, particulièrement riches pour le corpus, sont, au regard de la problématique de la thèse, plus emblématiques qu'atypiques. L'un des éléments singuliers de l'histoire du transport aérien et de son imaginaire urbain, tient à cette internationalisation précoce des discours et des expérimentations, dès l'avènement de la conquête mécanique de l'air. Très vite, la diffusion instantanée des exploits et des idées, la naissance en plusieurs lieux, de discours urbains aux thèmes comparables, attestent d'une mondialisation du sujet de la ville aérienne, qui ne s'est pas interrompue depuis. Plus ou moins présent et proliférant selon les pays, le thème de la ville aérienne occupe ainsi de nombreux autres terrains, notamment allemands, britanniques et asiatiques, dont l'analyse produira quelques éclairages ponctuels.

Sources

Les deux terrains principaux, Paris et New York, ont fait l'objet d'une recherche et d'une analyse des sources, les plus exhaustives possibles. S'agissant d'une enquête qui s'intéresse aux processus de conception architecturale et urbaine – la notion de projet –, le corpus couvre principalement l'imaginaire des concepteurs au sens large, et non l'imaginaire en général, si ce n'est parfois au travers de la presse ou de la culture populaire, par des éclairages réguliers. Ce sont donc aux auteurs professionnels au sens large, que le corpus s'est en premier adressé. La problématique a été explorée au travers des archives des architectes et urbanistes ayant investi le sujet de manière non anecdotique, comme visionnaires, critiques ou concepteurs. Les archives des villes et des régions, ont également été fouillées, permettant de comprendre comment l'enjeu apparaissait dans les discours sur l'avenir urbain et métropolitain. Les autorités aéroportuaires, parisiennes et New-Yorkaises, nées au lendemain de la seconde guerre mondiale, présentent quant à elles des archives inégales. Si les archives d'Aéroports de Paris, très complètes, ont permis de disposer d'un matériau dense, celles de la Port Authority of New York, en charge des aéroports depuis 1947, n'ont en revanche pu être consultées car elles ont disparu pour leur plus grande partie, en septembre 2001, dans les attentats du World Trade Center. Cependant, la lecture exhaustive des rapports

d'activités et des documents archivés dans les bibliothèques universitaires de Columbia University et de Harvard University a permis d'y remédier en partie.³²

Pour étudier la réception de l'imaginaire, notamment par les professionnels, la presse comme tribune pour l'expression et la diffusion des idées a fait l'objet d'une enquête fouillée. Le parcours exhaustif de certaines revues professionnelles, telles que, pour les Etats-Unis, *Architectural Record*, *Architectural Forum*, *Progressive Architecture*, et pour la France, *Techniques et Architecture*, *Architecture d'Aujourd'hui* et *Urbanisme*, complété par la recherche d'un certain nombre d'articles traitant de la question, a ainsi permis d'abonder le corpus de sources primaires, par les publications des travaux issus des débats sur la ville aérienne. La presse quotidienne n'a pas fait l'objet d'un recensement exhaustif mais, dans la mesure où les différentes sources primaires de notre corpus font référence à des publications, un volume important de références a peu à peu été intégré dans le corpus.³³

Enfin, certains éléments constitutifs d'un corpus secondaire, ont paru importants pour l'enquête. Articles de presse dans les revues anglo-saxonnes et françaises, recherches bibliographiques, ont permis d'établir un corpus relatif à d'autres terrains. Certes parcellaire, ce corpus permet cependant d'éclairer l'enquête par des références puisées aux Etats-Unis, hors New York, mais aussi à Berlin, Londres, ou, pour la période récente, en Asie, à Hong Kong, Osaka et Kuala Lumpur par exemple, où sont mis en oeuvre de nouveaux concepts aéroportuaires. Les champs de la littérature et du cinéma comme expression de l'imaginaire, ont aussi été convoqués ponctuellement.

Pics d'intensité

L'une des difficultés de la recherche tient à l'énorme masse des discours sur la ville aérienne, que les recherches d'archives et bibliographiques ont permis de mettre à jour. Face à la prolifération des matériaux, la méthode se devait d'échapper au piège d'une analyse discursive par trop linéaire, et de déceler quels étaient les caps marquant l'émergence de nouveaux énoncés. C'est la raison pour laquelle, retournant en avantage l'obstacle barrant sa route, l'enquête a insisté sur les pics d'intensité, c'est-à-dire précisément ces phénomènes de prolifération, d'occurrence et de saturation, marquant l'avènement de nouvelles représentations.

³² Archives de Harvey W. Corbett, William A. Delano et Chester A. Aldrich, Hugh Ferriss, Wallace K. Harrison, Charles R. Lamb, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

Archives de Eero Saarinen, Manuscripts and Archives department Yale University, New Haven

Dossiers « aéroports » de Skidmore, Owings et Merrill (SOM), Agence SOM, New York

Archives de Beaudouin et Lods, Marcel Lods, André Lurçat, Henri Prost, Institut Français d'Architecture, Paris

Archives de Le Corbusier, Fondation Le Corbusier, Paris.

Fonds Robert Moses et fonds Fiorello La Guardia, New York Public Library, New York

Archives de la Région Ile de France, Paris

Port of New York Authority : Archives et sources consultables à l'Avery Architectural and Fine Arts Library (Columbia University, New York), et la Loeb Library (Harvard University, Cambridge)

Archives d'Aéroports de Paris, Orly, Paris

³³ Le parcours des revues a en particulier été aidé par l'*Art Index*. Les références des articles de périodiques consultés, sont indiquées dans la liste des sources bibliographiques

La notion de pic d'intensité s'est ainsi avérée essentielle dans l'analyse du discours, car elle a permis de marquer les jalons tangibles de la consolidation progressive d'un imaginaire collectif et des changements de représentation qui s'opéraient en son sein.

Si l'approche diachronique, adoptée dans les deux premières parties de la thèse permet de « périodiser » l'imaginaire selon la succession de ces pics d'intensité, elle permet aussi de déterminer les unes après les autres, quelles sont les figures structurantes de l'imaginaire, en repérant les traces approximativement synchrones d'une modification des représentations urbaines dans des travaux de nature différente. A ce titre, le tableau figurant en annexe, indique la chronologie des principales transitions, aérienne et urbaine, ainsi que les moments marquants, signalant une prolifération d'images et de textes associant les deux univers.

L'image comme argument

Dans cette enquête sur l'imaginaire, l'image occupe une place essentielle, à la fois comme fragment du discours et comme reproduction du réel. L'iconographie de l'imaginaire de la ville aérienne constitue donc un pan important de l'argumentation de la thèse. En même temps, les images prolifèrent, se comptant par centaines. C'est donc plus comme arguments qu'illustrations que les images ont été sélectionnées puis présentées. En éclairant l'analyse du texte, de la métaphore et du dessin, en un mot du dessein, elles forment un fil parallèle et convergent d'argumentation de l'enquête. C'est la raison pour laquelle nous avons réuni l'iconographie en un seul cahier, dont le parcours sans texte peut aussi constituer un regard par l'image sur le corpus et les analyses de la recherche.

Une analyse diachronique et thématique

Textes et images forment le corpus du récit que les deux premières parties de la thèse se proposent de retracer. La première partie montre de quelle façon naît l'imaginaire de la ville aérienne, stimulé par les grands spectacles aériens du début du XX^{ème} siècle. De la ville aérienne à l'aéroport ville, l'enquête révèle comment progressivement et au fil des réalités de l'urbain et de la technique aérienne, se matérialise le glissement de l'utopie au réel.

Poursuivant sur le fil diachronique, la deuxième partie s'intéresse à la mutation des discours sur l'aéroport, montrant comment l'image futuriste et optimiste d'une nouvelle culture urbaine, a pu se retourner comme l'image d'une nature urbaine, préfiguratrice d'un futur qui semble échapper à ses concepteurs. De la réforme à la vitrine, de l'emblème au prototype, de l'alternative à la mutation, la profusion de l'imaginaire révèle ici l'hybridation des différentes faces de ses représentations, les primats apparaissant au cours du récit, s'ajoutant, plus qu'ils ne se substituent, aux représentations précédentes.

Sur un fil thématique, la troisième partie montre ensuite plus précisément quels sont les liens noués entre l'imaginaire et le réel, dans leur formation, dans les modèles de représentation et enfin, dans leur appropriation locale. L'exemple aérien permet d'approfondir le rôle de l'imaginaire comme médiateur du réel, offrant une contribution à cette question du rapport de l'innovation à la mutation de l'espace urbain.

PARTIE I

LA VILLE A LA CONQUETE DE L'AIR

CHAPITRE I

LA NARRATION

Résumé

Pour faire ses preuves, l'avion doit passer par la scène. L'année 1909 marque l'avènement de spectacles de masse. Ceux-ci révèlent aux yeux du monde, l'exploit de la conquête de l'air, au sein ou à proximité des grandes villes. La progression rapide des techniques aériennes, tout comme l'intensification des rencontres aériennes, familiarisent le public avec l'avion, contribuant à l'installer comme un possible mode de transport du futur, domestique ou collectif. Dans le contexte de la croissance métropolitaine, stimulée par l'émergence de moyens de transport et de production mécaniques, l'imaginaire urbain prolifère comme fiction libératrice. En alimentant les projections urbaines non plus seulement comme figurant, mais comme vecteur d'une perception inédite du milieu urbain, l'aéroplane inspire de nouvelles représentations urbaines qui condensent les questions vives de l'époque et figurent un imaginaire de la narration.

La mise au point rapide de l'invention aérienne au début du siècle dernier ne saurait occulter les difficultés qui jalonnèrent la diffusion de la technique aérienne. En dépit des progrès inéluctables de l'aviation militaire puis civile, la transition de l'invention à la diffusion s'avère longue. Le peu de crédit qu'accordent les milieux économiques et militaires, explique les difficultés initiales. Contrairement aux autres modes de transport tels que la navigation à vapeur, le chemin de fer ou l'automobile, la technique ne se substitue pas à une technique dont les infrastructures ou les règles auraient pu constituer une base préalable de développement. L'avion est une invention sans besoin.³⁴ Cette période de latence entre la révélation de l'invention et la diffusion du moyen de transport, met l'avion dans une situation particulière par rapport à d'autres moyens de locomotion tels que par exemple la bicyclette et l'automobile, dont la naissance est contemporaine mais dont la diffusion ne connaît pas les mêmes obstacles. Alors que l'automobile et l'avion sont contemporains, le modèle de la Ford T est diffusé aux Etats-Unis dès 1910 à 20 000 exemplaires, à un prix de vente inférieur à 600 dollars. En 1915, le premier million de modèles T est atteint.³⁵ L'avion, quant à lui, reste pendant longtemps à l'écart de la commercialisation pour le grand public. L'extension mondiale des réseaux aériens, qui plus est réservée à une clientèle privilégiée, ne se fera qu'à partir de la fin des années 20.³⁶

³⁴ Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, op.cit., pp41-43

³⁵ Sabatès (Fabien), ... *Et vint la Ford T*, Massin Editeur, 1994, p4

³⁶ Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, op.cit., pp141-142

Pour autant, l'avion n'est pas une création pure, surgie de nulle part. Si la technique présente un certain nombre d'innovations, elle s'inscrit dans une longue série d'expérimentations et de progressions, qui a commencé dès la fin du XVIIIème siècle, avec les premiers essais de ballons des frères Montgolfier en 1783. La transition du plus léger que l'air au plus lourd que l'air, prendra, elle, plus d'un siècle, avant que la fin du XIXème siècle, notamment avec Octave Chanute et Otto Lilienthal - ce dernier y laissera la vie -, n'inaugure une série de performances décisives, préfiguratrices du premier vol des frères Wright en 1903, à qui, incontestablement, il revient la palme du premier vol du plus lourd que l'air. Cette date marque une rupture ou, plutôt, une transition. L'homme est désormais capable, non seulement de monter dans les airs, mais surtout d'avancer et de vaincre à la fois la force de gravitation et la traînée. L'avènement de la maîtrise mécanique des airs, permet enfin à l'inventeur de devenir le véritable *pilote* de son engin, en dirigeant son vol.³⁷

Cet exploit ne condamnera pas pour autant les autres techniques. Ainsi, l'aéroplane puis l'avion, marqueront-ils leur progression dans un contexte où les dirigeables auront leur heure de gloire, comme transport de passagers. Publié en 1928, le roman *La ville aérienne*, écrit par Gaston Pastre, raconte les aventures de l'équipage d'un dirigeable et des passagers fortunés à son bord, qui s'en vont faire un long périple, et seront assiégés par des pirates de l'air. Ces derniers, une fois leur forfait accompli, seront retrouvés en partie grâce à la sagacité et la clairvoyance de quelques passagers. L'imaginaire de la ville suspendue dans l'air, qui depuis ses hauteurs, survole le monde, et connaît un destin formidable, nous ramène à la grande épopée des paquebots et vaisseaux, auquel fait écho d'ailleurs souvent le transport par dirigeables.³⁸

Ballon, dirigeable, cerf-volant, aéronef, l'engin aérien fait donc partie du paysage depuis plus d'un siècle. Les découvertes successives ont d'ailleurs donné lieu à de grandes manifestations d'enthousiasme. Dès Août 1783, date des premiers départs de ballons au Champ de Mars, c'est un public de 300 000 personnes, qui s'extasie devant l'envol enfin réalisé. Les voyages ultérieurs seront souvent représentés comme des spectacles divertissants. Plus tard, les dirigeables donneront lieu à des départs en fanfare.³⁹ L'aviation prendra le relais avec la tenue des premiers meetings aéronautiques, qui s'inscrivent dans cette longue tradition du spectacle d'expérience et du divertissement populaire urbain. Un moment semble de ce point de vue décisif : 1909, « année magique », comme l'appelle Claude Carlier,

³⁷ Parrochia (Daniel), *L'homme volant, Philosophie de l'aéronautique et des techniques de la navigation*, Champ Vallon, 2003, pp47-80. Lire également le numéro de la revue *Icare* consacrée aux Frères Wright, « Les frères Wright », *Icare*, n147, 1993-1994, pp1-113

³⁸ Pastre (Gaston), *La ville aérienne*, Hachette, 1928. Sur le transport et l'industrie du dirigeable, lire de Maryse Lassalle, « Le dirigeable civil en France au début du XXème siècle », in Lassalle (Maryse), ed, *Bases pour dirigeables, histoire et actualité*, Publications de l'Université de Provence, 2005, pp27-48

³⁹ Sur la naissance des spectacles aériens, dès les premiers essais aérostatiques en 1783, lire de Thébaud-Sorger (Marie), « La conquête de l'air, les dimensions d'une découverte », in *Dix-huitième siècle* N°31, 1999 : Science et esthétique, pp.159-177 et la thèse de Thébaud-Sorger (Marie), *L'air du temps : savoirs et pratiques à la fin du XVIIIème siècle, 1783-1785*, Paris, Ecole des Hautes Etudes de Sciences Sociales, 2004. Lire aussi de Gillispie (Charles Coulston), *The Montgolfier Brothers and the invention of aviation, 1783-1784*, Princeton, 1983 et de Robène (Luc), *L'homme à la conquête de l'air, Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois, Le règne des aéronautes*, L'Harmattan, 1998, Tome I ; Sur la fascination pour les dirigeables, lire également de Locher (Fabien), « De nouveaux territoires pour la Science : Les voyages aériens de Camille Flammarion », *Société et Représentations*, N21, avril 2006, pp157-175 et De Syon (Guillaume), *Zeppelin/Germany and the Airship, 1900-1939*, John Hopkins University Press, 2001

au cours de laquelle des manifestations publiques d'ampleur, visant à promouvoir l'invention aérienne, inaugurent une réflexion urbaine sur l'aérien et la ville.⁴⁰ Ce pic d'intensité cristallise un premier tournant dans la façon dont l'aérien infiltre les représentations urbaines.

I.1. Il faut voir pour croire

A l'aube de la naissance de l'aviation, les inventeurs se livrent à un match intercontinental. Certes, la forte rivalité et le soutien de quelques mécènes acquis à la cause du plus lourd que l'air, permettent de progresser et de franchir en très peu de temps des étapes remarquables. Mais la technique reste encore artisanale et la prospection auprès des milieux économiques et militaires, s'avère délicate, les officiels ne saisissant pas encore l'intérêt technique, militaire, stratégique, ni même l'usage d'une telle invention.

La masse comme témoin

Les inventeurs sont lucides sur la portée de leurs machines, bien plus que ne le sont les quelques enthousiastes, extérieurs aux cercles professionnels de l'aviation, qui prédissent avec emphase une nouvelle révolution de la locomotion. Un entretien réalisé en avril 1908, avec Wilbur Wright et transcrit par George Kibbe Turner, traduit la prudence raisonnable de l'aviateur, quant aux possibilités de l'aviation, tout en révélant dans le même temps, sa grande lucidité de visionnaire : « Nous savons que nous avons fait de l'aéroplane une machine pratique, mais nous ne sommes pas sur-optimistes sur la révolution du transport de l'avenir. Il remplacera avec peine le chemin de fer ou le bateau à vapeur, car sa consommation sera trop grande. [...] L'avion peut aussi avoir une grande valeur dans le proche avenir pour le transport de courrier. Quand il sera correctement développé, il sera plus rapide que n'importe quel moyen de locomotion actuel dans l'utilisation pour des voyages directs entre deux places, sauf contre des ouragans. Il n'y aura aucun changement, aucun arrêt ; le voyage pouvant être fait dans une ligne aérienne.»⁴¹

Les inventeurs savent aussi que les progrès des techniques ne peuvent se réaliser sans un soutien financier et industriel notamment. Dans ce contexte difficile, ils sont soucieux de faire connaître leurs créations pour obtenir des financements, poursuivre leurs recherches mais également pour décrocher le brevet d'antériorité des techniques qu'ils ont mises en œuvre. Le petit cercle collectif des inventeurs aspire à s'ouvrir. Mais la défiance des institutions et des industriels les rend suspicieux. Conscients de leur fragilité dans les négociations contractuelles, ils

⁴⁰ Carlier (Claude), *Le match France-Amérique, Les débuts de l'aviation*, op.cit., p323

⁴¹ Turner (George Kibbe), entretien avec Wilbur Wright : « The Men who Learned to fly », Avril 1908, cité in Carlier (Claude), *Ibid.*, pp289-290

s'investissent personnellement dans la promotion et la publicité de leurs inventions.⁴²

Leur quête de reconnaissance publique va croiser le chemin de ceux qui recherchent des attractions inédites pour promouvoir de nouvelles activités ou pimenter des célébrations nationales. Car l'idée du vol en aéroplane séduit la presse et son public, tout comme la figure de l'aviateur, à la fois scientifique, constructeur, sportif, héros.⁴³ Défi, nouveauté, intensité des records, c'est d'ailleurs la presse sportive qui se fera la première, l'écho des exploits réussis par les pionniers de l'air. Relayant l'inouï, elle suscite l'intérêt de ses lecteurs, mais aussi leur frustration de ne pas pouvoir contempler de leurs yeux la réalisation du rêve d'Icare.⁴⁴

L'organisation de manifestations aériennes va y remédier. Meetings, vols en ville, courses, grandes semaines et salons dessinent un large faisceau de rendez-vous aériens. Objet principal de la rencontre ou attracteur pour pimenter une nouvelle saison ou un anniversaire flamboyant, ces rencontres sont à mettre en regard de l'émergence concomitante de nouveaux médias de masse. La presse illustrée constitue ainsi un puissant relais des exploits aériens, amplifiant encore le rayonnement de la conquête de l'air. Parfois eux-mêmes *sponsors* des meetings ou des courses, les journaux spécialisés puis les quotidiens, suivront de près l'actualité aérienne, contribuant à répandre la bonne parole dans tous les foyers.⁴⁵

Le spectacle inaugural

1909 marque donc une étape importante. C'est en effet au cours des 6 derniers mois de l'année que de nombreux records sont battus. Au premier rang figure bien sûr la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 Juillet 1909. Mais l'année est aussi l'occasion de records inédits de vitesse, d'altitude, de dirigeabilité contrôlée, ou encore des premiers vols avec passagers. Une partie de ces exploits s'inscrivent dans des lieux qui constituent autant un cadre qu'un moteur de l'action. Le meeting est une « scène » à laquelle on assiste en direct à l'exploit, comme à l'accident.

Une série de grandes manifestations à retentissement a lieu dans la deuxième moitié de l'année : les vols de Wilbur Wright à New York, la semaine de l'aviation à Berlin, celle de Bétheny en France, les vols du Comte de Lambert autour de la Tour Eiffel, ou encore le salon de la locomotion aérienne à Paris.⁴⁶ Attestant de l'engouement populaire pour l'aviation, elles accueillent des centaines de milliers de visiteurs. La mise en place de dispositifs permettant au

⁴² « L'invention à vendre, 1904-1909 », in Lakab (Peter L.) et Crouch (Tom D.), « Les frères Wright », *Icare*, op.cit., pp 58-79

⁴³ Sur la naissance du sport d'aviation, lire de Robène (Luc), *L'homme à la conquête de l'air, Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, op.cit., pp325-345

⁴⁴ Créée en 1898, *La vie au grand air en France*, revue d'actualité sportive, se consacre largement aux expériences aéronautiques. La revue s'interrompra en 1922.

⁴⁵ Lenoble (Benoît), « L'aéroplane et le ballon vus par le journal. Technique aérienne et imaginaire médiatique en France (de 1906 au début des années 20) », in *Hypothèses*, Travaux de l'Ecole doctorale d'histoire, Publications de la Sorbonne, Paris, 1:1 (2006), pp. 209-220.

⁴⁶ Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, op. cit., pp58-61

plus grand nombre de voir l'exploit, l'émotion radicale suscitée auprès de foules entières, enfin une large médiatisation, constituent des traits saillants de ces événements.

A Reims et Paris sont organisées de grandes épreuves aériennes. Mais c'est hors les murs que prendront place ces fêtes, sur des terrains vierges prêtés par les municipalités. Ouvert le 23 mai 1909, le meeting de Juvisy inaugure une série de rencontres importantes. Premier aérodrome conçu en France, Port Aviation donne lieu à des commentaires de louanges : « Comme par enchantement, des tribunes spacieuses et confortables, des hangars, des restaurants, des bars, un atelier de réparation, enfin toute une véritable cité, se sont élevés à Port Aviation. »⁴⁷ La création de lieux *ad hoc* pour accueillir les meetings, se traduit également par la rapidité de la mise en place des dispositifs d'accueil du public. Financée par la municipalité de Reims et par les négociants en vin de Champagne, la « Grande semaine de la Champagne », prévue pour la semaine du 22 au 29 Août, s'organise. L'épreuve est richement dotée de plusieurs prix d'un total de 200 000 francs, dont celui de la vitesse offert par James Gordon Bennett, le propriétaire du *New York Herald*. De juin à mi-Août, se monte à Bétheny une installation capable d'accueillir les dizaines de milliers de visiteurs attendus. Les 4 tribunes peuvent à elles seules recevoir 50 000 personnes. Inspirée des modèles des cirques et hippodromes, l'« Aeropolis » de Bétheny, comme la désignent certains, suscite la curiosité. Mais la surprise vient également de ce qu'elle incarne un ensemble autonome voire une ville pour certains.⁴⁸ [Ill 1.1 et 1.2]

Les premiers vols urbains de New York marquent également une étape importante. C'est à l'occasion des célébrations de Hudson-Fulton prévues en l'honneur du 300^{ème} anniversaire de l'entrée de Henry Hudson dans le port de New York, que le comité organisateur approche les frères Wright et Glenn Curtiss pour leur proposer de réaliser des démonstrations aériennes. Outre la rencontre sur l'Hudson des flottes maritimes américaines, françaises, britanniques et allemandes, l'anniversaire de la ville est pimenté par des attractions surprise : feux d'artifice, premières scènes d'éclairage urbain d'ampleur grâce aux merveilles de l'électricité,....

A l'origine, il est prévu une série d'épreuves. Mais Curtiss abandonne la compétition pour cause de vents défavorables. Seul en lice, Wilbur Wright effectue le 29 septembre 1909, trois vols. Le deuxième vol est de loin le plus spectaculaire. L'aviateur décolle pour survoler le Hudson au dessus des flottes de paquebots naviguant sur le fleuve. Il se dirige tout droit vers la statue de la Liberté, pour la contourner et s'en retourner vers Governors' Island. Le vol a duré moins de 5 minutes, l'émotion est immense. Un million de personnes est témoin de l'exploit, avec une tension à son pic lors du passage autour de l'emblème de la ville, la foule craignant que l'aviateur ne heurte la statue.⁴⁹ L'exploit révélé à la ville, les journaux se ruent sur les éditions spéciales. Les grands quotidiens New-Yorkais consacrent leur une du soir aux prouesses de Wright. Rappelant les

⁴⁷ *Ports d'aviation*- 1ère édition, N°1, 1909, Sources Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, Cote 8B16086

⁴⁸ « Aéropolis, Un aérodrome à 4 kilomètres des fortifications », Supplément à *L'Aéronaute*, 26 mars 1910

⁴⁹ Sanford (John), « The first aerial Canoe: Wilbur Wright and the Hudson-Fulton Flights », in *Following the footsteps of the Wright Brothers, their sites and stories*, Colloque du 28 septembre 2001, Wright State University, Dayton, Ohio.

grandes étapes de la locomotion mécanique et dressant les perspectives du transport aérien, des articles consacrent l'évènement comme un moment historique.⁵⁰ [III.1.3]

L'analyse iconographique du traitement des célébrations dans la presse New-Yorkaise, permet de montrer l'importance inédite que prennent les vols de Wright. Dans les unes des journaux, l'occurrence des photos montrant l'aéroplane au-dessus de l'Hudson, se détachant sur le *skyline* de Manhattan ou frôlant la statue de la liberté, témoigne de la surprise que crée l'exploit. A l'origine attraction majeure, le meeting des flottes maritimes sur l'Hudson s'efface dans la presse devant les prouesses de Wright. Cet effacement est perceptible dans la façon dont, par exemple, le magazine hebdomadaire *Harpers Weekly* couvre les célébrations en leur consacrant trois unes successives. La première précède l'évènement et figure la flotte de paquebots. Les deux suivantes, postérieures, consacrent une exclusivité aux vols de Wright.⁵¹ [III.1.4]

Les grands médias illustrés prennent part à la spectacularisation des rencontres aériennes. En premier lieu, parce qu'ils les financent. Connaissant l'enthousiasme du grand public, ils savent que le retentissement de telles manifestations les servira en retour.⁵² Ces exploits vont également susciter des idées novatrices dans la conception même des médias. A cette occasion, de nouveaux modes de représentation restituent l'exploit : maquettes, points de vue, qui ont d'autant plus de facilité à se développer, que l'aube de la presse à grand tirage débute à peine, et laisse le champ libre à l'innovation.

L'éclatement des images sur la double page du journal et le procédé du collage, marquent le caractère à la fois simultané et discontinu des vols en aéroplane, soulignant par là-même leur dimension cinématographique. Les articles traduisent également un renversement des rôles respectifs du texte et de l'image, l'image étant plus souvent commentée par le texte, alors que jusqu'à présent, l'inverse prévalait.⁵³

De nouveaux points de vue apparaissent, l'exploit aérien trouvant un parallèle dans l'exploit photographique. Il s'agit ici de restituer la surprise de l'exploit, de le réfléchir en quelque sorte. Les photographies de Jacques-Henri Lartigue, passionné d'aviation depuis ses premières heures, sont largement publiées dans *La vie au grand air*, attestant de nouveaux cadres de vue.⁵⁴ La figure du photographe Léon Gimpel est particulièrement intéressante. [III.1.5] D'abord parce qu'il fréquente nombre de meetings, offrant au public par l'intermédiaire de

⁵⁰ "Above ship on Hudson river", *New York Evening Mail*, 29 septembre 1909, p1; "Wright in Daring Flights Rounds Liberty Statue", *The Globe*, 29 septembre 1909, p1. Lire aussi la mise en perspective de l'exploit, historique et géographique, avec des références aux manifestations européennes dans « The progress of the world and The aeroplane- A retrospect and a forecast », *The American review of reviews*, XL, Novembre 1909, pp517-521, pp 551-559.

⁵¹ "Three hundred years later", *Harpers Weekly*, 2 Octobre 1909, p1; "A new kind of gull in New York harbour", *Harpers Weekly*, 9 Octobre 1909, p1; "Wilbur Wright's amazing flight", *Harpers Weekly*, 16 Octobre 1909, p1

⁵² Lenoble (Benoît), « L'aéroplane et la ballon vus par le journal », op. cit., pp 209-220

⁵³ Voir à ce sujet l'exposition récente du Musée du Jeu de Paume, consacrée à *L'évènement, les images comme acteurs de l'histoire*, et l'article de Gervais (Thierry), « L'exploit mis en page, la médiatisation de la conquête de l'air à la Belle Epoque », in *L'évènement, les images comme acteurs de l'histoire*, Catalogue, Editions Hazan, Paris, 2007, pp60-83.

⁵⁴ Voir notamment la double page du numéro de *La vie au grand air*, en date du 10 Février 1912

la presse, une multitude de clichés. Ensuite, parce que les transgressions qu'il opère dans la restitution des vols, ouvrent de nouvelles perspectives photographiques. Alors que l'essentiel des photographies sont prises d'en bas, au dernier jour de la semaine de Bétheny, Gimpel monte à bord d'un dirigeable, pour photographier d'en haut, l'aéroplane en vol et la foule au sol, tournée d'un seul regard vers ce dernier. L'instantanéité des prises de vue, le changement d'échelle révélant le vol et la foule, renouvelant les panoramas, participent ainsi d'une métamorphose des points de vue. Arguant de sa « rapidité coutumière », le journal *L'Illustration* intègre aussitôt les clichés de Gimpel : « Après la vision des aéroplanes tels qu'ils apparaissaient aux spectateurs, il était curieux de fixer la vision inverse, celle qui s'offrait aux aviateurs eux-mêmes »⁵⁵

La médiatisation de la conquête de l'air

Produits en des lieux inédits d'expression, suscitant de fortes émotions, incarnés dans une imagerie originale, les spectacles de 1909 transforment la manifestation en évènement. Fervent spectateur des meetings aériens, Le Corbusier évoque en 1941 le caractère prodigieux des exploits réalisés au cours de 1909 : « Un bel après-midi bleu, Auguste Perret, chez qui je travaillais, entra en trombe dans l'atelier, brandissant un *Intransigeant* tout frais : « Blériot a traversé la Manche ! Les guerres sont finies. Il n'y a plus de guerre possible. Il n'y a plus de frontières ! »⁵⁶ Les vols du Comte de Lambert autour de la Tour Eiffel, réalisés en Octobre 1909, suscitent son admiration. L'aviateur a lui aussi décidé de dialoguer avec les symboles de la capitale. Parti de Port Aviation, il s'est dirigé vers la tour qu'il a survolée à une centaine de mètres au-dessus de sa pointe, puis contournée, avant de prendre le chemin du retour vers Juvisy. Le Corbusier raconte l'apparition surprise des avions dans le ciel parisien :

« De ma mansarde d'étudiant du quai Saint-Michel, j'entendis un bruit qui, pour la première fois, occupait tout le ciel de Paris. Auparavant, les hommes n'avaient perçu qu'une seule voix d'en haut, mugissante ou tonnante : l'orage. A ma lucarne, je me tordais le cou pour chercher le bruiteur inconnu. Le Comte de Lambert, ayant réussi à « décoller » à Juvisy, avait foncé vers Paris, et à 300 mètres d'altitude, doublé la Tour Eiffel. C'était prodigieux ! Nos rêves donc pouvaient devenir réalité, si téméraires fussent-ils. Ce soir-là dans Paris, ce fut une grande joie. [...] »⁵⁷

Au fil des diverses manifestations organisées durant l'année, la révélation des exploits prend une nouvelle dimension. Ce n'est pas seulement ce qui est vu en soi qui est remarquable, mais également la façon dont on le donne à voir, cette amplification redoublant le caractère inédit des vols.

⁵⁵ « La grande semaine de Champagne », *L'Illustration*, 4 septembre 1909, pp153-164. Lire aussi de Gervais (Thierry), « Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne 1855-1914 », in *Etudes photographiques*, N9, Mai 2001, pp102-108 et un document de Gimpel (Léon), « Mes grands reportages », publié dans *Etudes photographiques*, N19, Décembre 2006, pp120-139.

⁵⁶ Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, Editions Denoël, 1970, p138

⁵⁷ Ibid, pp134-135 ; Sur les vols du Comte de Lambert, lire aussi *L'aérophile*, 1^{er} Novembre 1909, pp482-483

En premier lieu, l'émotion collective tient à la nature de l'invention, qui fait écho d'une part, au mythe de la conquête de la troisième dimension, d'autre part, à l'exploit de la maîtrise mécanique des airs. La puissance visuelle que traduisent les exploits aériens, révèle un caractère radical. On assiste en direct à l'exploit et à son corollaire éventuel, la chute. En septembre 1909, la presse relate abondamment les journées de Bétheny, en soulignant notamment leur dimension sensationnelle. L'intensité des épreuves dangereuses et toujours nouvelles, d'abord. Même si les organisateurs du meeting se défendent de vouloir faire un grand spectacle, plaidant avant tout pour la diffusion des connaissances scientifiques et pratiques, la multiplicité d'épreuves inédites et la réalisation de nombreux records, donnent aux rencontres une allure de manifestations sportives. Henri Farman bat le record du monde de distance et de durée, en parcourant 180 kilomètres en 3 heures 4 minutes et 56 secondes. Glenn Curtiss remporte le prix de la vitesse – 30 kilomètres en 23 minutes et 29 secondes-. Pour obtenir le prix du tour de piste, Louis Blériot bat également le record du monde : 10 kilomètres en 7 minutes et 47 secondes. Le prix de l'altitude est, quant à lui, remporté par Hubert Latham.

Le pouvoir d'attraction sur les foules sera immense, à en croire le succès des journées. Le 24 Août 1909, la foule des spectateurs est estimée à 100 000 personnes. Le même jour, le président de la République, Armand Fallières, et le président du Conseil, Aristide Briand, accompagnés de plusieurs ministres, se rendent au meeting. D'autres événements périphériques vont amplifier le succès des manifestations. La présence de très nombreuses personnalités, ambassadeurs étrangers, académiciens, ..., contribue encore à la publicité des vols.⁵⁸

Ces rencontres ont également pour effet de « brouiller » les référents. Le temps et l'espace d'abord. Unissant la foule dense dans une communion collective, l'événement est encore amplifié par sa diffusion large et instantanée grâce aux nouvelles techniques d'information et de communication. Vécu en direct, il se produit en des lieux différents. Scénarisant le futur dans le présent, il comprime le temps. Autre brouillage, celui des représentations de l'homme en tant qu'agissant sur le monde. La compétition et le défi entretiennent le suspense et l'admiration pour les performances réalisées. Mais si elle confère à l'aviateur un statut d'athlète, voire de demi-dieu, elle se double également d'un sentiment de proximité, lié à l'aisance avec laquelle Wright pilote son engin. L'embarquement de passagers, décisif pour prouver au monde entier le potentiel aérien, contribue aussi à installer l'idée que l'air est à la portée de tous.

En deuxième lieu, l'impératif de « donner à voir » les prouesses aériennes devant des masses importantes de spectateurs, conduit à de nouveaux modes perceptifs. Les dispositifs spécifiques mis en place pour les meetings matérialisent une nouvelle relation de distance et de miroir à la fois. A New York, l'absence d'infrastructure spécifique, conduit la foule à envahir les espaces les plus ouverts de la ville. Parcs, îles, quais, toitures, le public accapare la ville et ses frontières pour voir l'exploit. De son côté, l'aviateur joue avec les significations les plus emblématiques de la ville, à la fois pour les défier et pour les saluer. Fleuve,

⁵⁸ « La grande semaine de Champagne », *L'illustration*, 4 septembre 1909, pp159-164. Lire également de Carlier (Claude), *Le match France-Amérique*, op.cit., pp335-339 et de Pernet (Jacques) et Potier (Patrick), *Reims, Berceau de l'aviation, Le temps des meetings 1909-1913*, 1991, p8.

monuments, *skyline*, les symboles de la ville sont convoqués pour prendre la mesure de la ville. Caractéristique de l'aéroplane, l'acquisition de nouvelles aptitudes à maîtriser sa conduite, à diriger son vol, au point que l'on peut « flirter » avec les icônes de la ville, révèle que, désormais, la locomotion aérienne peut être *urbaine*.

Les événements se produisent par ailleurs à un moment où les frontières de l'urbain se redessinent. A New York, le franchissement des limites s'est enclenché par l'ouverture du pont de Brooklyn en 1882 et l'élargissement au *Greater New York* en 1898. La nature des exploits aériens redéfinit les contours de la ville, confortant l'unité mais modifiant encore l'échelle et la perception de la métropole. Il faut voir de bout en bout, vers l'horizon, vers le haut. Il faut accueillir des foules immenses. Dès lors, de nouvelles ressources sont mobilisées: espaces ouverts, îles, toitures. En France, c'est par une autre redéfinition des limites que la scène s'ébauche. L'excentrement des vols y favorise la création d'un univers spécifique, avec de nouvelles enceintes et règles, des dispositifs inédits, renouvelant les rapports du centre et de la périphérie. Dans les deux situations ici décrites, le cadre urbain s'est modifié dans sa perception pour s'adapter aux nouvelles dimensions requises par ces exhibitions.

1909 marque ainsi un moment important de rencontre de l'univers aérien et de l'univers urbain. L'événement se médiatise de plusieurs façons. Promoteur et diffuseur, la presse quotidienne offre une tribune à la conquête de l'air. Le cadre urbain se révèle ou se renouvelle pour donner à voir les exploits aériens. La mise en scène des défis enfin, amplifie la dimension spectaculaire des prouesses, offrant une sensation collective à toute une ville qui vibre au seul diapason de l'événement. L'émotion suscitée par les vols urbains et les numéros de virtuose, ne nécessite pas en elle-même de commentaire, ni de discours. Elle s'internationalise même, l'image et son mode de restitution constituant de fait les vecteurs les plus immédiats de sa diffusion. La « scène aérienne », à la fois cadre urbain et tribune mondiale, acquiert ainsi très tôt un statut compris et partagé par tous.

I.2. La ville *réfléchie* par l'aérien

Un retour sur les fictions urbaines précédant l'aube de la conquête mécanique de l'air, permet à la fois de resituer les sources auxquelles ne manqueront pas de faire référence nos auteurs et de comprendre comment est figuré l'aérien dans les représentations urbaines, avant même que l'avion ne rentre réellement en scène. Car, bien avant la conquête mécanique de l'air, le transport aérien a déjà suscité quelques anticipations urbaines. Qu'il soit ballon, dirigeable, ou précurseur des aéroplanes, le moyen de locomotion occupe depuis quelques décennies les pages des illustrations de la littérature de science fiction. Les projections sont d'autant plus fantastiques que l'absence de réalité opposable lui confère le statut de champ des possibles.

L'ambivalence des représentations

Les figures de Jules Verne, Albert Robida et Herbert George Wells, sont à ce titre intéressantes à comparer. Entre fiction libératrice et critique du réel, l'intérêt de leurs ouvrages tient aussi au fait que, très souvent, il s'agit autant de contes philosophiques que de romans d'anticipation.⁵⁹

A l'origine partisan du plus léger que l'air, Jules Verne adopte ensuite exclusivement le plus lourd que l'air. Dans *Robur le Conquérant* (1886), son héros survole les continents en utilisant un extraordinaire appareil du type aéroplane-hélicoptère combiné.⁶⁰ Verne se passionne pour l'aventure, et ses romans convoquent les étonnantes découvertes scientifiques auxquelles les inventeurs, eux-mêmes, ont du mal à croire. L'électricité, la captation et la transmission du son et de l'image, les nouveaux moyens de transport, nourrissent ses romans, qui, à leur tour suggèrent des développements possibles pour des expériences à tenter.

Albert Robida est contemporain de Verne, et navigue aussi dans un univers fantastique. Ecrivain et dessinateur, il illustre lui-même ses propres romans. Ici, cependant, ce sont les conséquences des inventions sur les mutations de la société qui intéressent Robida, plus que les aventures fantastiques qu'elles pourraient susciter. Antérieurement à Verne, il introduit, dans *Le XXème siècle* (1883), des inventions fantastiques, dont les aéro-cabs et les aéronefs-omnibus. Il se projette soixante-dix ans plus tard, en 1953, dans un Paris métamorphosé par les moyens de transport. L'univers aérien est envahi par la locomotion aérienne, dont les répercussions sur la ville sont traduites dans une multitude de scènes de la vie quotidienne, qui régaleront le lecteur. Robida invente le concierge aérien, les appartements nobles étant désormais situés en hauteur, et non plus au niveau du sol de la rue. Voleurs aériens et navigateurs imprudents sont pourchassés par la police atmosphérique. Restaurants, opéras, commerces, sont accessibles depuis les airs. La publicité elle-même a trouvé dans les dirigeables et ballons, un nouvel instrument de diffusion. Développant sa vision d'une ville aérienne, l'auteur crée des structures terrestres d'accueil des engins aériens. Un embarcadère international accueille ainsi une plateforme intermédiaire affichant des destinations éloignées, et sur laquelle sont stationnés ou atterrissent des véhicules volants. Toujours dans *Le XXème siècle*, on peut lire que « Paris apparaîtra comme une ville verticale, aérienne, dont les monuments anciens, Notre Dame, la tour Saint Jacques,..., [seront] surmontés de fines structures d'acier d'aéroports, tandis qu'un métro ou chemin de fer aérien [sillonnera] des rues bordées d'immeubles aux nombreux étages, dont les loges des concierges [seront]

⁵⁹ Pour une comparaison entre les deux écrivains, lire de Cluzel (Michel), *Les anticipations de Jules Verne et celles d'Albert Robida*, Paris, LGibaud-Badin, 1962

⁶⁰ Verne (Jules), *Robur le Conquérant*, Hetzel 1886. Jules Verne n'en est pas à sa première ascension aérienne. Plus de 20 ans séparent cet ouvrage de celui où il met en scène le ballon. Verne (Jules), *Cinq semaines en ballon*, Hetzel, 1863. Sur la place du ballon dans l'œuvre de Jules Verne, lire également de Thébaud-Sorger (Marie), « Le ballon au service de l'espace temps de Jules Verne » in *La science en drame, Revue Jules Verne*, n°25, 2007, pp.51-57.

installées aux derniers niveaux, leurs entrées étant désormais situées au sommet. »⁶¹ [III.1.6]

Entre rêve et cauchemar, progrès et régression, on note que les images figurant l'aérien sont ambivalentes. Dans une perspective positiviste, Verne utilise la science en gestation pour alimenter ses fictions. Moins optimiste, Robida s'intéresse à l'influence des progrès scientifiques et industriels sur l'avenir de nos sociétés. Wells, quant à lui, bien qu'à l'origine sceptique sur l'élargissement de la diffusion du mode de transport, anticipe la guerre aérienne sans condamner pour autant l'image humaniste et pacifique que revêt à l'époque, la conquête de l'air.⁶²

L'aérien déborde aussi le champ de la littérature de science fiction pour faire quelques incursions dans le champ professionnel. En 1899, L'illustrateur Louis Biedermann dessine la New York de 1999, pour la revue de l'éditeur Joseph Pulitzer, *The New York World*, qui consacre les pages de la fin d'année à des projections fantastiques pour l'avenir de la métropole. Ponts, passerelles, arcades relie les immeubles, les îles, la ville tout entière, cristallisant l'avènement du Greater New York, dont la création a été décidée un an avant. Le ciel est occupé par quelques véhicules volants, quoique lourds et hybrides. La planche de présentation du projet figure, à des échelles différentes, plusieurs vues superposées. De part et d'autre d'une vue aérienne de l'île de Manhattan, sillonnée par des aéronefs, figurent trois autres vues, éclatées aux extrémités du tableau : une vue en plan de l'archipel unifié par les ouvrages d'art, une vue à hauteur d'immeuble de Madison Square rénové, et un écorché du sous-sol urbain. C'est ici l'imaginaire maritime qui prévaut. Au paquebot des mers sillonnant l'Hudson, répond le vaisseau des airs flottant au-dessus de Manhattan.⁶³ [III.1.7]

Robida également se réfère à un imaginaire maritime. Moins optimiste que la série des dessins « aériens » figurant dans *Le XXème siècle*, un dessin réalisé en 1908 figure un essaim d'aéronefs en forme de poissons qui sillonnent le ciel, partant à l'assaut de leurs adversaires. La transposition de référents imaginaires connus sur cet univers en gestation, témoigne de la difficulté qu'ont les visionnaires à appréhender ce nouveau terrain d'expériences. Dans une autre perspective, on peut aussi comprendre la prise de possession du ciel par les créatures maritimes, comme la métaphore d'une inversion des valeurs, que Robida redoute tant. Ici encore, l'écrivain et dessinateur utilise sa fantaisie et son audace pour projeter les inventions et découvertes accomplies. Il provoque par là-même une prise de conscience sur les dangers possibles qu'elles pourraient faire courir à la société, si elles étaient mal employées.⁶⁴

⁶¹ Robida (Albert), *Le XXème siècle*, Paris, G.Decaux, 1883. Sur les « Paris de Robida », lire de Jouan (Roger), ed, *Voyages très extraordinaires dans le Paris d'Albert Robida*, Paris Bibliothèques, 2005.

⁶² Wells (Herbert George), *Anticipations of the reaction of mechanical and scientific progress upon human life and thought*, Chapman and Hall, 1902; Wells (Herbert George), *War in the air*, London, G.Bell and Sons, 1908.

⁶³ Biedermann (Louis), "Pictorial forecast of the City", approved by Andrew H Green, HH Ykeland, John B Mc Donald, 1899, publié dans *New York World Supplement*, 30 Décembre 1899

⁶⁴ « Tous ensemble, les gros et les petits aérocar de guerre s'élancèrent dans le vide, au bruit assourdissant de leurs moteurs », Dessin original pour Giffard (Pierre), *La guerre Infernale*, 1908 ; Sur la question de l'inversion des valeurs, lire de Fierro (Alfred), « un monde à l'envers », in Jouan (Roger), ed, *Voyages très extraordinaires dans le Paris d'Albert Robida*, op. cit., pp93-97.

De l'anticipation à la projection, la condensation des références

En parallèle des spectacles aériens, la technique et la pratique aériennes suscitent de nouvelles questions, au premier rang desquelles celle du survol du territoire national et des zones urbanisées. Cette évolution de la nature des représentations motive la professionnalisation de la question de la mobilité aérienne en ville, le cercle de la littérature fantastique s'élargissant au milieu de la construction et de l'aménagement urbain. Certains urbanistes, auparavant peu présents dans l'iconographie de l'aérien en ville, commencent à s'emparer du sujet. Parmi eux, deux grandes figures, Eugène Hénard à Paris et Harvey Wiley Corbett à New York. Investis dans la construction, mais aussi dans les réflexions sur l'aménagement urbain, nos deux hommes ont une tribune dans leurs villes respectives et à l'étranger.

Architecte et inspecteur des travaux de la ville de Paris, Eugène Hénard est connu pour avoir imaginé le dispositif du rond-point et pour avoir réalisé un certain nombre d'ouvrages et d'édifices pour les grandes manifestations parisiennes, dont les expositions.⁶⁵ Auteur des *Etudes sur les transformations de Paris*, un recueil à visée prospective de 8 opuscules présentant des projets de transformation urbaine, architecturale et technique de la capitale, il s'intéresse très tôt aux questions aéronautiques. Militant pour une politique d'anticipation urbaine, il prend ainsi position en 1904 pour le maintien de la Galerie des Machines et la préservation du Champ de Mars. Construite à l'occasion de l'exposition de 1889, le « Palais des Machines », comme on l'appelle à l'époque, a été, avec la Tour Eiffel, l'un des points culminants de l'exposition. Ses dimensions dépassent toutes les normes habituelles : 115 mètres de long et 45 mètres de haut. L'ossature en fer est impressionnante. D'immenses murs en verre clôturent l'ensemble. L'immense espace, qu'abrite la galerie, est sans obstacles structurels. Dans le hall, l'impression optique produite par la toiture, est « vague et immatérielle ». Selon les termes de Siegfried Giedion, qui relatera plus tard les caractères étonnants de cette construction, le bâtiment est « une victoire sans précédent sur la matière ».⁶⁶

Cependant, malgré le succès de l'exposition et l'admiration suscitée par ses réalisations, la Galerie des Machines est mise en péril par les projets de lotissement immobilier du Champ de Mars, sujet régulier de débat entre édiles municipaux. Le bâtiment est menacé de destruction. Quelques récalcitrants proposent alors des solutions permettant d'exploiter les potentiels du site et du bâtiment. Parmi eux, Hénard, qui propose de transformer ce terrain en port d'attache pour grands dirigeables. La Galerie des Machines y joue le rôle de garage et la tour Eiffel celui de tour de signalisation. Un long câble métallique est tendu du haut de la tour Eiffel vers le Trocadéro, afin de servir à des expériences d'aviation. Des gradins et tribunes ceignent l'esplanade du Champ de Mars, dont les bords servent de circuit pour des courses automobiles. Un complexe sportif est aménagé. Dans une perspective plus large encore, Hénard dote la ville de deux autres pistes d'atterrissage, l'une aménagée au futur parc de Clignancourt, l'autre

⁶⁵ Sur la vie et l'oeuvre de Eugène Hénard, lire de Wolf (Philippe), *Eugène Hénard and the Beginning of Urbanisme in France (1900-1914)*, IFHP, 1968.

⁶⁶ Giedion (Siegfried), *Espace, temps et architecture*, Editions Denoël, 2004, p177

au futur parc de Saint Antoine, toutes deux équipées de grands halls métalliques et de tours de 300 mètres.

En s'emparant de la question aéronautique pour défendre l'intégrité de la galerie des Machines et du Champ de Mars, Hénard cristallise par là-même les thèmes de sa pensée urbaine. Il trouve là l'occasion d'illustrer son ambition urbaine d'une large préservation des grands espaces libres de la capitale, destinée à la fois à permettre l'accueil des grands rassemblements urbains, ménager des poumons urbains et préparer l'avenir métropolitain.⁶⁷ [Ill.1.8]

En 1910, Hénard revient sur les questions aéronautiques à l'occasion du congrès international d'urbanisme qui se tient cette année à Londres. La conférence d'Hénard s'inscrit par ailleurs dans le contexte des débats autour de la réutilisation des terrains des fortifications, dont le déclassement est alors en cours de discussion. Cette fois-ci, Hénard développe une vision complète de la ville du futur, au sein de laquelle l'aérien joue l'un des tous premiers rôles.⁶⁸ Dans *Les Villes de l'Avenir*, l'aérien est cité comme référence à double titre. D'abord comme réel, Hénard ne manquant pas de faire référence aux expériences et exploits qui, entre-temps, ont fait la une de la presse. A propos des points de repère aérien ou de la maîtrise des atterrissages, par exemple, il note qu'« il résulte de l'expérience du circuit de l'Est, exécutée en France au mois d'août de la présente année, que ce sont les points de repère qui manquent le plus aux aviateurs pour assurer leur direction [...]»⁶⁹ Dans le même temps, la mobilité aérienne est considérée comme appartenant à un futur proche : « Cependant, de même que l'homme vient d'imiter l'oiseau planeur, il n'est nullement invraisemblable qu'il n'arrive à imiter l'insecte. Dans sa *Guerre dans les airs*, Wells a prévu un petit appareil pratique, parfaitement maniable et dirigeable, suggérant l'idée d'une abeille. Je ne saurais m'abriter sous une plus haute autorité, et j'accepte sans hésiter cette séduisante anticipation. »⁷⁰

Si Hénard s'inscrit toujours dans une logique d'anticipation, il s'empare cette fois-ci des questions aéronautiques pour projeter de nouvelles perspectives urbaines. La rue du futur superpose et sépare trafics et fonctions. Des garages-ascenseurs individuels, accueillent automobiles et avions. Son exposé évoque le dispositif de toiture-terrace qui vient à l'appui de sa vision à la fois hygiéniste et fonctionnelle. De là, il glisse subrepticement vers l'aérien. On croit au départ à l'anecdote, la référence à Wells visant à projeter ses auditeurs dans un avenir fantastique. Mais très vite, le texte ne se consacre pratiquement plus qu'à l'aérien. Hénard construit et découvre ses villes de l'avenir, comme un système, fondé sur l'aérien. Des couronnes structurent les villes de l'avenir. C'est la nature du trafic aérien qui en détermine les usages, selon les catégories différentes de véhicules aériens. De nouvelles enceintes immatérielles, jalonnées de tours-phares ou de « bouées aériennes », délimitent les frontières et servent de repères pour les

⁶⁷ Hénard (Eugène), « Le champ de Mars et la galerie des Machines. Le parc des sports et les grands dirigeables », Fascicule 4 des *Etudes sur les transformations de Paris*, Librairies Imprimeurs réunies, Paris, 1904, p 116

⁶⁸ Hénard (Eugène), « Les villes de l'Avenir », lu à la séance du 14 Octobre 1910 à l'occasion de la « Town Planning Conference » au Royal Institute of British Architects, publié dans *L'Architecture*, 12 Novembre 1910, pp383-387

⁶⁹ Ibid, p386 ; Première grande course d'avions, le circuit de l'Est a lieu du 7 au 17 Août 1910.

⁷⁰ Ibid

aviateurs. Toitures-terrasses ou cimes d'accostage dessinent une architecture de faîtes urbains.⁷¹ [III.1.9]

Les *Villes de l'Avenir* légitiment dans un même schéma les idées que Hénard a développées dans ses *Etudes pour les transformations de Paris*. En même temps, les pistes proposées par Hénard ne sont pas exclusivement issues de la problématique aérienne. Certaines ont d'ailleurs été initiées pour permettre le développement de l'automobilisme.⁷² Si elles n'inventent pas de dispositif particulièrement nouveau, les *Villes de l'Avenir* semblent avoir pour effet de clarifier la vision urbaine de Hénard. L'illustration finale intègre en un seul dessin les systèmes de couronnes, de parcs, de voies rayonnantes, les lignes virtuelles tracées par les tours, et les dispositifs de plateformes mobiles. Le texte enfin condense les réflexions de Hénard, conférant à l'aérien le premier rôle, alors que celui-ci n'était pas plus déterminant dans chacun des dispositifs, que l'automobile ou le métropolitain. Cette inversion se comprend à la fin, Hénard comprimant passé, présent et futur dans sa phrase de conclusion :

« La révolution profonde, provoquée dans les idées par l'aviation, a une telle puissance, ouvre de telles perspectives qu'il est permis de tout espérer. La conquête de l'air apportera avec elle la paix et la richesse. Les villes de demain, plus facilement que celles d'hier, pourront se transformer et s'embellir ; elles 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. »⁷³

Ainsi révélée, la transformation de la ville par la conquête de l'air, légitime les dispositifs à l'étude, et cristallise, par la condensation des références, une nouvelle vision urbaine. Du Champ de Mars aux *Villes de l'Avenir*, Hénard a franchi un cap. Alors qu'il s'inspire des expériences aéronautiques pour défendre l'intégrité d'un site et permettre à l'avenir inconnu d'agir sur la ville, 6 ans plus tard, il fonde un projet de ville sur l'aérien, le futur incertain devenant ici l'avenir à construire, l'irréel hypothétique le possible à intégrer. Le transfert sur l'espace de la ville, des progrès des techniques aériennes accomplis et révélés au plus grand nombre, s'opère par ce passage de l'anticipation à la projection.

Flight from the city, la naissance d'un espace parallèle

L'exemple américain est symptomatique de cette double influence de l'aérien sur les représentations urbaines, à la fois légitimatrice et clarificatrice. Face à la congestion urbaine, les architectes de la ville réfléchissent à une différenciation des constructions en hauteur, encouragée par un réseau de voiries suspendues, qui permettrait de superposer plusieurs strates d'immeubles. Particulièrement actif, l'architecte Charles Lamb publie plusieurs vues projetées de quartiers de Manhattan, associant des embellissements et de nouveaux dispositifs relatifs aux

⁷¹ Ibid

⁷² Lire à ce sujet Hénard (Eugène), « La circulation dans les villes modernes, l'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris », Fascicule 6 des *Etudes sur les transformations de Paris*, Librairies Imprimeurs réunies, 1905, Paris, pp 182-231

⁷³ Hénard (Eugène), « Les villes de l'avenir », op. cit., p387

systèmes de circulation piétons et véhicules.⁷⁴ De son côté, la revue populaire *The King's Dreams of New York* diffuse à l'attention du grand public des projections fascinantes de la New York du futur. En 1908 puis en 1911, elle publie deux dessins intitulés *The Cosmopolis of the Future* et *The City of Skyscrapers*, qui connaîtront une très large diffusion. Figurant les questions vives de la congestion métropolitaine, les deux images l'amplifient en occupant le ciel urbain de mouvements aériens : dirigeables en 1908, avions en 1911.⁷⁵

Le premier dessin conçu par Harry Pettit met l'accent sur la saturation de l'espace par la foule, celle des piétons et des véhicules. La représentation de l'espace aérien met en scène un essaim de dirigeables, dont les destinations sont lointaines, et à bord desquels on aperçoit des groupes de passagers accostant les gratte-ciels les plus hauts. A l'instar de Biedermann qui valorisait un imaginaire maritime, Pettit ancre son imaginaire dans une représentation essentiellement terrestre, autour des ponts, passerelles et mâts, l'Hudson étant figuré en arrière plan. [III.1.10]

Richard Rummel au contraire fait disparaître la référence du fleuve. Introduisant ordre et rationalité, il semble vouloir apporter une réponse au chaos dont la ville est la proie. La représentation des flux évolue sensiblement. Rummel intègre les progrès en matière aéronautique en substituant aux lourds paquebots des airs, de légers avions. Au-delà, l'espace dans lequel les avions évoluent, est devenu un espace parallèle, qui a désormais sa propre autonomie par rapport au milieu urbain terrestre. Est ainsi esquissé un système de nappes horizontales, depuis le routier jusqu'au métro aérien et au ciel peuplé d'avions. Autre évolution, la disparition de la foule, celle des piétons ou celle des passagers. L'image préfigure ici l'avènement d'une société mécanisée. Les passants de la ville que Pettit dessinait en nombre, accrochés aux cimes des gratte-ciels, sont désormais des véhicules, terrestres et aériens, circulant selon des itinéraires parallèles et dissociés. [III.1.11]

Associé d'une des grandes firmes de New York et féru des questions aériennes, Harvey Wiley Corbett élabore lui aussi un certain nombre de projets visant à apporter des solutions rationnelles à la congestion métropolitaine. Ses projets sont publiés à New York, également outre-Atlantique. Le numéro du quotidien *L'Illustration* du 9 Août 1913 reprend par exemple une proposition de Corbett parue dans le *Scientific American*, « La ville du futur, une solution hardie du problème de la circulation ». Le projet sera également publié en Italie et en Russie.⁷⁶ Corbett recherche les formes possibles d'aménagement de l'hyperdensité. Nous reviendrons plus loin sur cette figure importante de l'urbanisme New-Yorkais. Militant de la séparation des flux, il la traduit par une

⁷⁴ "Saving the sunshine in the City's Valleys of Shadows", *New York Herald*, 9 Août 1908 ; "Double-decked streets for lower New York", *New York Times*, 6 Août 1911; lire aussi de Lamb (Charles R.), "The Possibilities of the Esthetic Development of Our City," texte présenté au meeting de l'association municipale des ingénieurs de la ville de New York en Avril 1908. Sources Archives de Charles R.Lamb, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine arts Library, Columbia University, New York.

⁷⁵ Pettit (Harry M.), "The Cosmopolis of the Future", couverture de *King's dreams of New York*, New York, Moses King, 1908, et Rummel (Richard W.), "Future New York is preeminently the City of Skyscrapers", dans *King's Views of New York*, New York, Moses King, 1911. Lire aussi l'analyse de Robinson (Cervin), « Wie wird man ein erfolgreicher Visionär ? », *Archithese*, N18, 1976, pp5-12.

⁷⁶ « La ville du futur, une solution hardie du problème de la circulation », d'après le *Scientific American*, *L'Illustration*, N3676, 9 Août 1913, p211.

superposition verticale, doublée d'une hiérarchie. *How you may live and travel in the city of 1950*, dessin que réalise le dessinateur Paul, exacerbe son concept et prolonge l'idée de Rummel d'espaces superposés et autonomes. Les systèmes mécaniques terrestres, tubes pneumatiques, trains électriques, y sont relégués en sous-sol. Au dessus du nouveau sol créé pour les piétons, on trouve, superposées verticalement, les fonctions urbaines : résidences, terrains de jeux, écoles, bureaux, restaurants. Tout en haut, un gratte-ciel est surplombé d'une toiture, légendée « Aircraft landing fields » et occupée par un groupe d'avions prêts au décollage, seuls véhicules à rester visibles du sol.⁷⁷ [Ill.1.12]

Il nous faut resituer ces dessins dans le contexte des débats engagés dans les années 10 sur le futur de la mobilité aérienne. En effet, de même que Robida avait destiné les tours parisiennes à l'accostage de ses aéroscaps ou aéronefs, la toiture figure à New York le dispositif idéal de plateforme aéroportuaire. Publié en 1913 dans la revue *Outlook*, un article détaillé fait des projections évocatrices sur l'avenir de la ville, lui prédisant une nouvelle mutation, du fait de la révolution aéronautique à venir. Grâce à l'aviation, la Floride deviendrait la Coney Island hivernale pour les citadins New-Yorkais. Il faudrait organiser une police des airs – Comme Robida et Wells, Hénard également a proposé un dispositif similaire -. Renouant avec la métaphore maritime, l'auteur suggère des dispositifs susceptibles de guider les « navigateurs de l'atmosphère ». Se faisant plus pragmatique, l'article « dessine » aussi la future architecture des villes : « Les nouveaux immeubles seront construits selon les prescriptions de l'aviateur. Dans la métropole du futur, les quartiers dont les structures sont d'une hauteur quasi égale, seront couverts par des simples toitures, chacune d'une superficie d'au moins 1 mile carré. »⁷⁸

Dessinateur New-Yorkais également apprécié de Corbett, Farr ira plus loin en retournant littéralement la perception de la ville, révélant aussi le toit comme nouvel espace urbain. Adoptant un ton léger, le dessin intitulé *In the year 2000, saying it with architecture for the tourists*, inaugure de nouvelles pratiques urbaines. Le toit est ici le nouveau sol de la ville, à la fois porte d'entrée, espace habité, signal urbain, réseau ininterrompu de plateformes et de passerelles. Ce qui est en dessous disparaît, les rues comme le fleuve.⁷⁹

Ce faisceau d'images New-Yorkaises traduit une représentation de l'aérien non plus comme figurant, mais comme vecteur de nouvelles perceptions du milieu urbain. Là aussi, les dispositifs mis en relief ne sont pas issus spécifiquement de la question aérienne. Les idées se nourrissent des questions posées par la

⁷⁷ Paul, "How you may live and travel in the city of 1950", date inconnue (avant 1914), source Archives de Harvey W. Corbett, Box 4:1, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

⁷⁸ "Starting and alighting roofs for aeroplanes. [...] New buildings will be constructed to meet the special requirements of the aviator. In the metropolis of the future, therefore, those quarters in which structures are of approximately equal height, will be covered by single roofs, each perhaps a square mile in area and more. [...] Florida becomes a winter Coney Island for the City of New York. [...] Policing the air [...] Guiding the man who sails the atmosphere." Kaempffert (Waldemar), "Aircraft and the future", *Outlook*, 28 Juin 1913, pp 104-109. Lire aussi du même auteur, "The flying Machine and the roof", *American Homes and gardens*, VII, Septembre 1911, p317

⁷⁹ Farr, « In the year 2000, saying it with architecture for the tourists », date inconnue (avant 1914), source Archives de Harvey Wiley Corbett, Box 4:2, Avery archives and drawings, Columbia University, New York. Les dessins de Farr ont vraisemblablement inspiré Corbett dans la préparation de l'exposition *Titan City* en 1925 avec Hugh Ferriss.

congestion terrestre. Mais, avec l'introduction de l'aérien, elles se clarifient. A la fois sol et système, signal et porte d'entrée, cette vision inédite cristallise un certain nombre de dispositifs imaginés par ailleurs : systèmes autonomes de voies de circulation dédiées, immeubles ponts, gratte-ciels condensant la vie métropolitaine. [Ill.1.13]

De même, la vision spectaculaire de la New York du futur, que publie en 1910 le dessinateur Harry Dart, dans le magazine *Life*, témoigne à la fois de cette soif de promesses futuristes et du basculement du regard, incarné littéralement dans le *Flight from the city*. Sillonnée par des fluides aéronefs, se déploie une ville haute, surplombant de très haut la Manhattan reléguée dans les limbes. L'image révèle de nouvelles perceptions, de nouveaux usages, de nouvelles frontières également, qui relancent l'imaginaire du dépassement des limites.⁸⁰ [Ill.1.14]

Conclusion - La narration du futur

La lecture des discours soulève deux points saillants. Le premier concerne la position de charnière qu'occupent visiblement les événements aériens au tournant des années 10. D'une part l'existence d'un imaginaire aérien, diffusé largement par la presse ou la littérature fantastique, d'autre part les progrès importants de la technique aérienne, qui rendent à la fois possibles et populaires les spectacles de masse que sont les meetings et démonstrations de vols publics. Ainsi l'imaginaire concourt-il à créer l'événement, celui-ci facilitant par là même le passage du fantastique vers le possible.

Le deuxième point concerne l'influence que ces événements exercent sur les réflexions des urbanistes, et la façon dont ces derniers les communiquent. Ainsi peut-on comprendre, par exemple à propos des travaux d'Hénard entre 1904 et 1910, comment s'opère la progression des relations d'influence qu'exerce l'actualité aérienne sur le travail de l'urbaniste. De ce point de vue, l'aérien permet aux *Villes de l'avenir* de cristalliser tous les « bons problèmes » que Hénard a identifiés et proposés de résoudre ici et là. Mais l'aérien fait plus que cela. En catalysant un certain nombre de modèles clés de la réflexion de Hénard, il devient la figure principale de son discours. Certes il n'influence pas à proprement parler la création de modèles, comme s'il était l'acteur principal de leur création, mais il les capte et les met à jour en les cristallisant dans une fiction narrative.

En consacrant l'aérien comme un moteur de la ville du futur, des urbanistes précurseurs profitent de l'engouement collectif médiatisé par les grands spectacles aériens, pour défendre leurs propositions urbaines. D'une part, la vision aérienne capte un certain nombre de dispositifs urbains phares dont les déterminants, s'ils ne sont pas spécifiquement aériens, épousent les valeurs aériennes : conquête, légèreté, distension du regard. Du même coup, elle en exalte le caractère précurseur. D'autre part, en les associant dans une figure d'ensemble, elle fait basculer le regard et révèle une nouvelle vision urbaine. A la fois légitimante et

⁸⁰ Dart (Harry Grant), « What's to hinder », *Life*, 1910, publié in Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984

clarificatrice, opérant une double transformation de captation et de retournement, la ville aérienne s'approprie les dispositifs imaginés par les pionniers urbanistes pour raconter la ville du futur.

CHAPITRE II

LA REFORME

Résumé

La période des années 20 témoigne du processus d'amplification du mouvement de l'imagination. En parallèle d'un développement rapide, mais encore insuffisant pour faire passer l'invention de l'exploit individuel à la pratique de masse, l'imaginaire de la ville aérienne poursuit sa diffusion. Alimenté régulièrement à la fois par les exploits récurrents et par l'explosion démographique dans les villes, qui fait de la congestion urbaine une aporie, le cercle des concepteurs urbains acquis à la cause aérienne, s'élargit progressivement. De quelques figures isolées et pionnières, il se professionnalise, gagne les techniciens, les planificateurs, les maîtres d'ouvrage, et se déploie dans des cadres de projection officiels. Dans cet intervalle, les représentations urbaines témoignent d'une diffusion de l'idéal aérien à l'ensemble du spectre urbain, conduisant à une double spirale de transformation. D'une part, en s'appropriant la question aérienne, les dispositifs, centralités et systèmes urbains s'hybrident. D'autre part, les valeurs aériennes opèrent une transfiguration de l'urbain dans sa totalité. Le transfert de l'utopie aérienne dans l'imaginaire urbain, constitue ainsi le vecteur d'un mouvement de rédemption de la ville. Alors même que les aéroports réels ne sont que balbutiants, la rencontre de la ville et de l'aérien, vue par son imaginaire, condense les références, bascule le regard et renouvelle les perspectives.

Les années 20 cristallisent un second tournant dans la manière d'imaginer la ville au prisme de l'aérien. Redoublant le choc de la rencontre de la mobilité aérienne avec la ville, la mise en scène urbaine de la conquête de l'air inaugure un ensemble de réflexions dont les projections se font sur différents terrains. Nourri par les événements aériens, l'échange d'idées porte sur les futures pratiques du transport aérien autant qu'il réinterroge et renouvelle les conceptions urbaines contemporaines. Cette hybridation entre l'univers urbain et l'univers aérien ne se limite cependant pas à quelques individus. La période des années 20-30 connaît en effet une prolifération des visions architecturales, urbaines, régionales au sein desquelles l'avion occupe un rôle structurel.

II.1- Les métropoles en quête d'idéal urbain

Auparavant, il paraît utile de resituer le contexte des métropoles émergentes. Si la question constitue avant-guerre un sujet de débat, après-guerre la ville en crise devient une aporie. La croissance de la circulation et ses corollaires - la congestion et l'extension territoriale -, provoquent l'explosion des corsets physiques et règlementaires de la ville. Cette nouvelle donne rend caduques les

dispositions prises auparavant. Paris ne cesse de croître, si bien que l'on évoque l'idée d'un « Grand Paris », comme l'on parle ailleurs d'un *Gross Berlin*, d'un *Greater London* ou d'un *Greater New York*. Ce cycle d'explosion-crise stimule le débat et la réflexion de ceux qui, dans les grandes métropoles, commencent à engager une réflexion sur l'aménagement métropolitain. Architectes, critiques et *planners* occupent souvent une double position de praticien et de visionnaire. Totalement intégrés dans la production urbaine, ils développent parallèlement des réflexions sur la métropole du futur.⁸¹

Visionnaire et praticien à la fois, celui qui voit loin semble être le plus à même de résoudre l'aporie. Hénard et Corbett avaient endossé cette fonction. D'autres suivent. Avec *Vers une architecture*, Le Corbusier invite à se projeter loin. Il poursuit avec ses manifestes et projets. Auguste Perret, André Lurçat et Marcel Lods développent également des positions globales sur l'avenir de la région parisienne. A New York, Hugh Ferriss, l'un des perspectivistes les plus côtés sur la place, se fait connaître par des expositions, par exemple *Titan City* en 1925, ainsi que par la publication en 1929 d'un manifeste intitulé *The Metropolis of Tomorrow*. Frank Lloyd Wright développe quant à lui des visions radicales, avec son projet de *Broadacre City*, présenté en 1934 au *Rockefeller Center*.⁸²

Cette position duale de praticien visionnaire frôle cependant la schizophrénie. D'un côté, elle témoigne d'un sentiment d'impuissance face à une nature urbaine qui échappe aux acteurs de la ville : « Ces masses d'acier et de verre ne sont-elles pas plutôt l'incarnation d'une force aveugle et mécanique qui s'est imposée, comme de l'extérieur, à une humanité impuissante », écrit Ferriss.⁸³ De l'autre côté, elle atteste d'une croyance persistante dans le pouvoir démiurge des hommes de façonner la ville de demain, parmi lesquels figure l'architecte : « Les villes américaines sont en fusion. J'ai en tête le moyen de les remodeler. »⁸⁴

La ville en fusion

Premier terme du débat, celui qui oppose les tenants d'une ré-urbanisation de la ville existante, aux tenants de l'extension des limites métropolitaines par l'urbanisation de la périphérie. A l'occasion du débat sur l'avenir des terrains libérés par la désaffectation des fortifications parisiennes, Hénard et Forestier

⁸¹ Sur l'essor de la planification régionale, lire de Sutcliffe (Anthony), ed, *Metropolis 1890-1940*, University of Chicago Press, 1984 ; Sur l'influence du *Machine Age* sur le milieu urbain aux Etats-Unis, lire de Wilson (Richard Guy), Pilgrim (Diane H.), Tashjian (Dickran), *The Machine Age*, Harry N. Abrams, 2001.

⁸² Le Corbusier, *Vers une architecture*, Editions Arthaud, 1977 (Edition originale, 1923) ; Ferriss (Hugh), *La Métropole du futur*, Centre Georges Pompidou, Collection Monographie, 1987, Paris (Ouvrage original de Ferriss (Hugh), *The Metropolis of Tomorrow*, Ed. Ives Washburn Publisher, 1929); Wright (Frank Lloyd), *The disappearing City*, New York, 1932 ; La présentation de la maquette a lieu en 1934 dans le Radio Hall du Rockefeller Center; Wright (Frank Lloyd) and Brownell (Baker), *Architecture and Modern Life*, New York, 1937; Sur les utopies urbaines, lire aussi de Fishman (Robert), *L'Utopie urbaine au XXème siècle*, Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Bruxelles, Architecture+Recherches, Pierre Mardaga éditeur, 1977, et Choay (Françoise), *Urbanisme, utopies et réalités*, op.cit.

⁸³ Ferriss (Hugh), *La Métropole du futur*, op. cit., p22

⁸⁴ Extrait d'une coupure de presse continue dans l'album presse de Hugh Ferriss « Man and Machine parted in Plans for City of the Future », *The New York World Telegram*, 15 Février 1932, Archives Hugh Ferriss, Boîte 10, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

avaient déjà posé avant-guerre les termes d'une vision régionale du développement de la cité parisienne. Défendant un processus organique, Forestier proposait de structurer le développement urbain à partir d'un système d'espaces libres, composé de parcs et *parkways*.⁸⁵ Ces projets avaient inspiré Hénard dans ses propositions d'aménagement des fortifications. L'urbaniste avait préfiguré un système d'espaces libres, reliés par de larges avenues, et formant à la fois des poches de respiration et des points d'appui pour le développement de la métropole.

Le débat reprend après-guerre avec les projets d'Auguste Perret d'*Avenue des Maisons-tours*, et ceux de Le Corbusier de *Ville Contemporaine de 3 millions d'habitants*. Investissant la troisième dimension, Perret propose de densifier la périphérie lâche, sans toucher au centre de Paris. Revenant sur les recherches d'Eugène Hénard, il propose une ville de tours posées sur un sol artificiel et séparées par des avenues de 250 mètres. La désaffectation de la zone des fortifications lui offre le terrain idéal pour projeter une première avenue circulaire, point d'appui d'un futur plan d'extension de la métropole. « On dirait que le temps l'a mise en réserve pour le Paris de demain. Les 25 kilomètres de ce circuit pourraient être jalonnés par 100 maisons tours. Ces habitations seraient calculées pour loger, chacune, environ 3000 personnes ; cette première ceinture établie, on rayonnerait à partir d'elle, dans les directions les plus propices. »⁸⁶ [III.2.1]

La ville que Le Corbusier développe de son côté, diffère sensiblement de celle que développe son ancien patron d'agence. Ici, l'architecte s'affranchit de la ville existante, y créant, en lieu et place, une ville nouvelle. Il s'appuie lui aussi sur la figure du gratte-ciel, comme outil de décongestion de la ville. Mais c'est pour aérer la ville dense, et non pour rationaliser la périphérie. Dans *La ville contemporaine de 3 millions d'habitants* (1922), l'architecte Le Corbusier densifie l'urbain dans les gratte-ciels, et superpose verticalement les fonctions de transit, dans une dalle de 6 niveaux située au centre de sa ville.⁸⁷ Proposant en 1929 une réaffectation du centre de la capitale à des « quartiers nouveaux », André Lurçat s'inscrit lui aussi dans ces débats. L'architecte préconise une rénovation du centre, sans pour autant promouvoir sa destruction. Pour ce faire, il prône aux limites de Paris, une délocalisation des fonctions qui ne sont pas essentielles à la vie de la capitale, et provoquent une croissance de la congestion. Elargissant le spectre de rayonnement de la capitale, il propose alors une structuration du développement de la périphérie, autour d'une série de cités-jardins parsemées dans la périphérie ouest de la ville.⁸⁸ [III.2.2]

⁸⁵ Sur l'œuvre de Forestier, lire Forestier (Jean-Claude Nicolas), *Grandes villes et systèmes de parcs*, présenté par Bénédicte Leclerc et Salvador Tarrago i Cid, Norma Editions, 1997. L'ouvrage original paraît en 1908. Le terme de *parkway* est cité en page 67.

⁸⁶ « Ce que j'ai appris à propos des villes de demain », Entretien donné à *L'Intransigeant*, 25 Novembre 1920, p4 ; Lire aussi de Labadié (Jean), « Les cathédrales de la vie moderne, un audacieux projet pour résoudre en hauteur la crise du logement et les problèmes de confort et d'hygiène », *L'Illustration*, 12 Août 1922, Vol 80, N4145, p132

⁸⁷ Le Corbusier, «Ville contemporaine de 3 millions d'habitants», présentée en Novembre 1922 au Salon d'Automne. Le texte et les plans sont publiés dans Le Corbusier, *Urbanisme*, Champs Flammarion, 1994, Paris, pp157-168

⁸⁸ « Comment les architectes modernes envisagent le Paris de demain, entretien avec Mrs André Lurçat et Mallet-Stevens, Le premier envisage l'incorporation de tout le département de la Seine dans la capitale ; le second, se ralliant au plan de M Le Corbusier, préconise de raser le centre de Paris », in *Excelsior*, Octobre 1929 ; « Que sera le Paris de demain ? Les vastes et ingénieux projets d'un jeune architecte, Construire hors Paris une grande ville d'affaires ceinte de cités-jardins et reliée au centre par des autostrades. Des aérodromes aux environs de la Gare du Nord », *Le Quotidien*, Novembre 1928 ; et aussi Lurçat (André), « Les méfaits de

Au même moment, les urbanistes New-Yorkais s'affrontent. Le groupe des *métropolitainistes*, au sein duquel figurent Corbett, Ferriss et Raymond Hood, autre figure publique de l'architecture New-Yorkaise, souhaite poursuivre la concentration urbaine par sa rationalisation.⁸⁹ Le groupe des *régionalistes*, avec en tête l'historien et critique Lewis Mumford, milite au contraire pour la décentralisation urbaine. La réflexion des premiers s'articule autour de nouveaux dispositifs, tels que le gratte-ciel par exemple, dont ils étudient les possibilités d'agrandissement et de consolidation. Les seconds investissent plutôt les systèmes de diffusion urbaine que favoriseront selon eux les nouveaux modes de transport.

Dans ce cadre, Corbett poursuit et amplifie les réflexions qu'il a engagées avant-guerre, en nouant une collaboration étroite avec le perspectiviste Hugh Ferriss. Dans son ouvrage *Metropolis of Tomorrow*, ce dernier réunit un ensemble de dessins et de textes élaborés depuis le début des années 20, dont quelques uns ont été produits en collaboration avec Corbett et Hood. Ces projets présentent un certain nombre de traits convergents qui attestent d'un changement d'échelle de la perception urbaine. Dans la métropole de Ferriss, les systèmes de circulation urbaine s'agrandissent et s'autonomisent. Créés par les nouvelles réglementations de 1916, les redans des immeubles sont reliés et aménagés comme plateformes pour des voies de circulation, automobile ou piétonne.⁹⁰ Une trame délimite ainsi des entités urbaines formant, chacune des ensembles de plus en plus autonomes. Les voies se déploient à l'horizontale, dans un parc d'infrastructures (Hood), ou se superposent en canaux (Corbett, Ferriss). *Superblock* pour Corbett, *superskyscraper* pour Ferriss, aiguille haute de 4 à 500 mètres pour Hood, l'unité urbaine s'agrandit et s'introvertit, formant un monolithe, à la fois bâtiment, *block*, « ville ». Nos urbanistes recourent d'ailleurs à des métaphores pour figurer ces nouvelles perspectives urbaines, la référence aux icônes renforçant le caractère naturel ou universel des propositions : la « Venise très modernisée » pour Corbett, la « ville d'aiguilles » pour Hood, l'archipel de Ferriss. Avant tout, ce dernier préfère « chercher l'inspiration dans les masses du *Grand Canyon* ou dans les pics et les espaces du sud californien, plutôt que dans le passé européen. [Je crois] qu'il y a là quelque chose de beaucoup plus américain. »⁹¹ Il poursuivra ses parallèles naturalistes en dessinant ses immeubles comme des « montagnes », ou

la réglementation urbaine actuelle. Conséquences sur l'avenir et le développement d'un Paris nouveau », in « Paris », numéro spécial de *L'architecture d'Aujourd'hui*, Juin-Juillet 1931, pp136-145.

⁸⁹ Sur l'imaginaire des *métropolitainistes* dans l'entre deux guerres, et leur influence dans l'histoire de l'architecture contemporaine, lire de Willis (Carol), « Zoning and Zitegeist, The skyscraper City in the 1920s », *Society of Architectural Historians Journal*, N45, 1986, pp47-60 ; Kooolhaas (Rem), *Delirious New York, A retroactive Manifesto for Manhattan*, 010 Publishers, Rééd 1994, édition originale 1978, pp161-207. Le *Rockefeller Center* sera l'un des points d'aboutissement des théories urbaines développées par Corbett et consort. Lire à ce sujet, de Massu (Claude), « New York entre imaginaire et réalité : La cas du Rockefeller Center », in Menegaldo (Hélène et Gilles), *Les imaginaires de la ville, entre littérature et arts*, Presses Universitaires de Rennes, 2007, pp104-112.

⁹⁰ La *Zoning Ordinance* est votée en 1916. A l'origine de la loi, la prise de conscience qu'il est devenu indispensable d'enrayer la course effrénée à la densification, provoquant des troubles extrêmes en matière de circulation et privant d'air et de lumière de nombreux immeubles. La loi vise à réguler la densité selon des zonings précis, ainsi que le rapport du plein au vide. Le système d'immeuble à redans résulte des règles géométriques édictées par la loi, définissant le rapport entre la hauteur de la construction et la largeur de la rue, les retraits par rapport à la voirie, l'occupation des îlots,... Ces dispositions vont conduire les architectes à engager une réflexion sur les enveloppes physiques de bâtiments susceptibles de s'intégrer à cette nouvelle vision législative urbaine. C'est dans ce cadre que Corbett et Ferriss formulent un certain nombre de propositions.

⁹¹ Entretien avec Hugh Ferriss de Purdy (Nina), « Project of the Skylines », *Personality*, Novembre 1928, p38.

en figurant son archipel urbain comme « un monde minéral d'étincelantes stalagmites. »⁹² [III.2.3]

L'image d'un archipel d'éléments autonomes, dissociés les uns des autres par les canaux de la circulation, se retrouve également dans les propositions que formule Frank Lloyd Wright au tout début des années 30. S'ils s'estiment mutuellement, les deux hommes sont pourtant en désaccord sur l'avenir qu'il convient de tracer pour la ville. Alors que Ferriss rationalise la concentration urbaine, en exacerbant la ville des hauteurs, Wright au contraire y renonce et s'inscrit dans une perspective décentralisatrice. A la fois territoire et jardin, *Broadacre City*, prend possession de l'ensemble du territoire. Par ailleurs, les formes bâties se construisent plus par rapport au site que par rapport à un plan rationnel ordonné à partir d'une vision unique. Mais si la dilatation urbaine se traduit ici sous la forme d'une diffusion naturelle de la ville sur un territoire sans limites, la « forme » de *Broadacre City*, affirme là aussi l'autonomisation et l'introversion de formes singulières. Les systèmes de voies tracées à l'infini dans un paysage édénique, distendent les différents constituants de l'habitat. C'est dans ce processus de distension du milieu urbain que se révèle une parenté perceptible avec les images de Ferriss.⁹³

Dans cette quête métaphorique du retour aux origines, Richard Buckminster Fuller ira très loin. La technique aérienne permet à l'ingénieur d'inventer l'espace physique en 4 dimensions, incluant dans ses visions, non seulement la hauteur mais désormais le temps. Fuller aspire à affranchir l'homme du monde matériel et de l'ancrage terrestre. Ses villes n'en sont pas. Elle sont dissoutes et mobiles. Les gratte-ciels sont transportés par dirigeable, et posés là où c'est nécessaire. L'habitat et le véhicule sont légers, éléments transportables qui font du monde entier une ville potentielle. *Dymaxion House* sera présentée en 1933 à l'occasion de l'exposition universelle de Chicago, *A Century of Progress*. Grâce à la technologie, et notamment la technique aérienne, Fuller a trouvé les moyens d'affranchir l'homme de la société urbaine, et lui offre le retour à l'état « originel » au jardin d'Eden. [2.4]

Utopies et possibles, l'émergence de cadres pratiques de projection

Vibrant et sans cesse en mouvement, ce large panorama de l'imagination urbaine des années 20 dans les grandes métropoles mondiales, alimente les réflexions qui s'engagent parallèlement dans le cadre des grandes entreprises de planification régionale. Ainsi, dès 1923, s'élabore à New York le *Regional Plan of New York*

⁹² Ferriss (Hugh), *Metropolis of Tomorrow*, op.cit., p 130

⁹³ L'une des critiques des plus cinglantes du gratte-ciel New Yorkais par l'architecte figure dans « Significant insignificance », texte qu'il écrit en 1929, et qu'il publie en 1943 dans son Autobiographie. Wright (Frank Lloyd), « Significant insignificance », in *An Autobiography*, Faber and Faber Limited, 1946, p279 Lire aussi l'article de Wright (Frank Lloyd), "Today, Tomorrow, America Tomorrow", *American Architect*, Mai 1932, pp14-17 et 176; Sur les tenants et aboutissants des désaccords entre les deux hommes, lire notamment l'article restituant les échanges amicaux entre Ferriss et Wright. « Frank Lloyd Wright and Hugh Ferriss discuss this modern architecture », *Architectural Forum*, Novembre 1930, pp535-540. Cet article restituait les débats diffusés dans le cadre d'une émission radiophonique. Sur les positions de FLWright sur New York, dans l'entre-deux-guerres, lire enfin de Muschamp (Herbert), *Man about town, Frank Lloyd Wright in New York City*, MIT, 1983, pp45-118

and its Environs, qui sera publié dans sa version définitive en 1931. Financée par une fondation privée, la *Russell Sage Foundation*, la conception du plan associe de nombreux professionnels, sous la houlette de Charles Dyer Norton, qui a officié à Chicago avec Daniel Burnham, et Thomas Adams, Directeur des plans et enquêtes.⁹⁴ L'occasion est donnée d'associer ou de confronter l'ensemble des visions qui s'échafaudent dans les cercles de réflexion New-Yorkais. Corbett, Ferriss et Hood sont ainsi sollicités comme consultants de 1923 à 1925 par le comité en charge de l'élaboration du plan. De son côté, Lewis Mumford et les partisans de la *Garden City*, mènent la fronde au sein de la *Regional Plan Association of America*, association pluridisciplinaire créée en 1923. Le critique fustige régulièrement dans la presse, les productions de Hugh Ferriss, et condamne la concentration des hauteurs.⁹⁵ Il entretient par ailleurs une correspondance régulière avec Frank Lloyd Wright, dont il partage certaines des vues.⁹⁶ Dès le début des travaux du *Regional Plan*, il engage un débat avec ses auteurs, notamment Thomas Adams.⁹⁷ Les images pénètrent le monde de la planification régionale et donnent matière à discussion, même si les auteurs du *Regional Plan* soulignent le caractère utopique de la *Skyscraper City*, comme de la *Garden City*, d'autant plus accusé qu'il se fige par l'image. Ainsi peut-on lire cette déclaration dans le rapport introductif de Thomas Adams : « Les visions fantastiques d'une future New York [...], imaginées par de brillants artistes et écrivains, ont été aussi divertissantes qu'utiles, pour provoquer les points de vue et susciter des idées [...]. Elles ont cependant oublié que la ville doit toujours évoluer de manière organique, et qu'il s'agit de la condition même de sa vitalité.»⁹⁸

L'un des reproches adressés aux visions dessinées vise leur forme immuable, d'autant plus paradoxale qu'elle est destinée à construire l'espace du mobile. Nous le verrons, nos visionnaires en sont conscients. Les perspectives qu'étudiera Ferriss, dès 1930, dans son projet de « cité remodelée » (*Remold Metropolis*), attesteront de sa lucidité sur les mutations à venir.⁹⁹ [Ill.2.5] Malgré ces critiques, les idées des uns et des autres sont citées, discutées, parfois acceptées dans certains de leurs détails. Progressivement, elles se retrouvent parties prenantes du *Regional Plan*, qui *in fine* les explicite comme des représentations possibles : « Il

⁹⁴ Première publication officielle en 1929, Committee on the Regional Plan of New York and Its Environs, *The Graphic Regional Plan: Atlas and Description*, Regional Plan, Volume 1, 1929; Puis, en 1931, la publication de Adams (Thomas), avec Lewis (Harold M.) et Orton (Lawrence M.) *The Building of the City, Regional Plan of New York and its Environs*, Volume 2, New York, 1931

⁹⁵ Lire les critiques de Mumford (Lewis), "The Sacred City", *The New Republic*, 27 janvier 1926, pp270-271; "Is the Skyscraper tolerable", *Architecture*, Février 1927, Volume 55, pp67-69; "The City of Tomorrow", *The New Republic*, 12 février 1930, pp332-333; La réponse de Hugh Ferriss aux attaques de Mumford est publiée sous le titre "The Metropolis of Tomorrow", *The New Republic*, 2 Avril 1930; Mumford répond à Ferriss dans "Skyscrapers in the city of the future", *The New Republic*, 23 avril 1930, p275

⁹⁶ Frank Lloyd Wright and Lewis Mumford, *Thirty years of correspondence*, Eds Bruce Brooks Pfeiffer, 2005.

⁹⁷ Mumford (Lewis), "The plan of New York", *The New Republic*, N71, 15 juin 1932, pp121-126; Mumford (Lewis), "The plan of New York", *The New Republic*, N71, 22 Juin 1932, pp 146-154; et de Meyers (Andrew A.), "Invisible cities: Lewis Mumford, Thomas Adams and the Invention of the Regional City, 1925-1929", *Business and Economic History*, Volume 27, N2, Hiver 1998, pp292-306

⁹⁸ "Fantastic conceptions of a future New York [...] that have been put forward by clever artists and writers have proved to be entertaining as well as helpful in provoking thought and giving ideas.[...]. They leave out of account that a city must always move forward as a living thing, as a condition of its progress [...]. But in a democracy, the very thought of completeness and inflexibility is absurd." Adams (Thomas), "The making of the city", *The building of the city*, op. cit., p105

⁹⁹ Sur l'évolution de Ferriss, lire l'essai de Willis (Carol), Le dessein de Metropolis, in Ferriss (Hugh), *La métropole du futur*, op.cit., pp152-187

est probable [...] que l'Utopie de la parfaite *Garden City*, influencera la croissance urbaine future, autant que l'Utopie de la parfaite *Skyscraper City*, et que l'expansion de la région urbaine se fera selon un processus qui recherchera le meilleur des deux. »¹⁰⁰

Les perspectives de Corbett, Ferriss et Hood, figurent dans l'édition finale du *Regional Plan*. A l'occasion de sa publication en 1931, la revue *Creative Art* publie aussi un large dossier, réunissant quelques uns des protagonistes du débat. Introduit par Thomas Adams, le dossier est suivi d'un texte de George Mac Anemy, président de la *Regional Plan Association*, et contradicteur régulier des maîtres d'œuvre du plan. Il comporte également de nouvelles séries de perspectives réalisées par Ferriss, Hood et Corbett, qui prolongent leurs réflexions. La mise en présence des discours et dessins dans un même dossier d'actualité, consacre le système de représentations qui a constitué le socle de la réflexion du plan.¹⁰¹ [III.2.6]

A Paris, les visions développées dans les années 20 trouvent également un cadre de projection dans la figure du plan régional engagé en 1934 par le Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne (CSAORP). Ce comité s'est créé en 1928, à l'initiative du président Raymond Poincaré, qui souhaitait le développement d'une vision régionale, allant au-delà des limites du département de la Seine. Membre du musée social avec Eugène Hénard et récemment élu à l'Académie d'Architecture, l'architecte Henri Prost s'est fait connaître pour ses réalisations de grande ampleur dans le Var et au Maroc. Il est sollicité par le CSAORP en 1932 pour proposer des orientations d'aménagement. Assisté des architectes Jean Royer et Pierre Remaury, il va initier la première vision d'échelle régionale de la capitale. Illustrée par des vues à vol plané, donnant toute la mesure de la nouvelle échelle, celle-ci s'appuie largement sur les espaces libres, forêts et bois, mais aussi les nouveaux systèmes d'infrastructures, au rang desquelles l'on compte 5 autoroutes radiales qui préfigureront le système actuel. Même si le plan reste muet sur l'avenir de la capitale, Prost stigmatise la vision communale de la région parisienne et l'absence d'une vision régionale dans les projets parisiens.¹⁰² En parallèle de l'élaboration du plan Prost, la question de l'avenir des fortifications impose également pour partie le rythme du débat. Espace social menaçant duquel il faudrait se protéger, possible système d'espaces libres, méga-opération de logements, réseau autonome, les débats sur l'avenir de la ceinture cristallisent les divergences d'approche. Hygiénistes, circulatoires, fortificatrices ou au contraire expansionnistes, les visions développées par les protagonistes du débat urbain se retrouvent ainsi au cœur des champs de bataille de la chose urbaine. Opposées ou stigmatisées comme irréalisables, elles sont en même temps discutées et par là même pénètrent les consciences collectives de possibilités nouvelles.¹⁰³ [III.2.7]

¹⁰⁰ « It is probable [...] that the Utopia of the perfect 'Garden City' will influence future urban growth in the New York Region at least as much as the Utopia of the perfect 'Skyscraper City', and that the expansion of the city-region will evolve along lines that will show an attempt, at least, to embrace the best features of both." Ibid, p108

¹⁰¹ Dossier spécial "New York of the future", *Creative Art*, N9, Août 1931, pp127-171

¹⁰² Sources Archives Henri Prost, Institut Français d'Architecture, Dossier « Plan régional », Ref HPARC 2/12 ; lire aussi l'ouvrage rétrospectif consacré à la carrière de Henri Prost de Remaury (P) et Royer (J), « Région parisienne » in *L'œuvre de Henri Prost*, Académie d'architecture, 1960.

¹⁰³ Sur les destinées des fortifications parisiennes, lire de Cohen (Jean-Louis) et Lortie (André), *Des fortifs au périf*, Paris, *Les seuils de la ville*, Picard, Editions de l'Arsenal, 1991

II.2. Reconquérir la ville

Dans ce contexte foisonnant, quelles sont les positions sur le transport aérien et son influence éventuelle sur l'avenir de la ville ? Certes, la conquête de l'air n'est encore réservée qu'à une poignée de privilégiés. Cependant, l'épisode de la première guerre mondiale a marqué un nouveau moment d'accélération des progrès des techniques aériennes et de ses usages. La légèreté, la maniabilité et la discrétion du véhicule, l'ont rendu complémentaire et même avantageux par rapport au dirigeable, permettant son développement au sein des flottes de renseignement, mais aussi sa première utilisation dans les bombardements en Europe. Même si elle confirme les prévisions pessimistes de Wells sur le destin meurtrier de l'aérien, la guerre permet à l'invention d'être prise au sérieux et d'emprunter le chemin du développement. Une véritable industrie aéronautique se met en place, dont la croissance suit rapidement une pente exponentielle.¹⁰⁴ En France, en Grande Bretagne ou en Allemagne, dans chacun de ces pays, plus d'une centaine d'usines ont tourné pour les besoins des flottes aériennes. Les industriels pionniers qui peinaient avant-guerre pour promouvoir leurs avions, prospèrent largement. De 1914 à 1917, l'usine Voisin passe de 50 à 3000 ouvriers. Aux Etats-Unis, les industries aéronautiques mettent en chantier 17 000 machines volantes dès 1917, date de leur entrée en guerre. Les méthodes de production, trop vite mises au point, se révéleront d'ailleurs catastrophiques dans les premiers temps.

La guerre achevée, la démobilisation touche cependant de plein fouet cette industrie naissante. Dès lors, elle cherche à effectuer sa reconversion vers l'industrie civile. L'utilisation de l'avion à des fins commerciales reste à l'époque embryonnaire. La sécurité, le confort, les aléas du voyage, sont autant d'obstacles de taille à l'emport régulier de passagers. Les passagers des années 20 sont les cobayes des toutes jeunes compagnies aériennes. La transformation progressive de l'aviation militaire en aviation commerciale pour le transport de la poste dans un premier temps, puis des passagers, va alors constituer un objectif mobilisateur pour les milieux aériens et les milieux industriels qui les soutiennent.¹⁰⁵

Le passage de la prouesse technique à la démonstration de la facilité d'usage, constitue un trait dominant de cette période d'après guerre. Il s'agit désormais, non plus seulement de prouver que la technique du plus lourd que l'air fonctionne, mais aussi de montrer qu'un nouveau mode de déplacement est en train de naître. Si l'exploit des pionniers de l'air est régulièrement réactivé par la poursuite de la *success story* aérienne, permettant d'effacer les bémols meurtriers de la guerre, il est aussi amplifié par une nouvelle source de représentations. La création de lignes régulières au tout début des années 20, marque l'entrée des compagnies commerciales comme nouveaux acteurs du paysage aérien. La ligne Paris-Londres ouvre en 1919. Des dizaines de compagnies aériennes se créent. En 1919, Louis Breguet fonde la compagnie des messageries aériennes, la compagnie KLM est créée. En 1927, c'est au tour de PAN AM. Un nouveau personnage rentre en

¹⁰⁴ Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, op.cit., pp96-99

¹⁰⁵ Sur la question de la reconversion du militaire au civil, lire Ibid, pp174-183

scène, en la personne du passager aérien, nouvelle élite du ciel, à la fois pionnière et privilégiée. Loin d'exclure l'aérien du rêve, cette nouvelle figure du transport aérien relance l'imaginaire, contribuant à forger cette image du transport aérien, à la fois élitiste et pratique. Au primat de l'imaginaire de la conquête et d'une représentation héroïque, se rajoute ainsi un nouveau primat, celui de l'imaginaire d'une nouvelle mobilité d'ordre supérieur.¹⁰⁶

L'importance du contexte des grandes métropoles méritait de s'y attarder. Dans ce large ensemble de visions urbaines, l'imaginaire de la ville conçue à partir de l'aérien, poursuit son chemin et amplifie sa diffusion. Certes, l'essor de l'aviation commerciale et la poursuite des exploits aériens sont à l'origine de la persistance de l'imaginaire de la mobilité aérienne en ville. Mais les tensions vives qui animent les débats métropolitains, expliquent aussi la recrudescence et même l'élargissement des visions aériennes. Le socle qui s'est constitué avant-guerre, sur la base des grands spectacles aériens de masse, puis des premières réflexions sur l'accueil de l'aérien en ville, semble ainsi fermenter au contact de ces nouvelles réalités.

Cette amplification se lit notamment dans l'appropriation du sujet aérien par un nombre de plus en plus important de professionnels, Hénard et Corbett faisant figure de précurseurs. Après-guerre, la question aérienne est de plus en plus abordée dans les documents traitant de l'avenir de la ville. Des évolutions marquantes attestent de ce processus d'intensification. L'élargissement progressif aux cercles des *planners* et maîtres d'ouvrage par exemple. Également la publication de plus en plus fréquente de projets ou débats, dans la presse professionnelle et les grands quotidiens nationaux. A ce titre, la publication des projets aériens dans la presse à grand public, alors que Hénard et Corbett n'avaient été publiés que dans des journaux spécialisés, montre que les images projetées sont de plus en plus concevables.¹⁰⁷

Ce nouveau pic d'intensité marque un tournant dans la consolidation de l'imaginaire de la ville *réfléchi* à partir de l'aérien. Traduites dans les manifestes des visionnaires et les controverses autour des projets, la densité des réflexions révèle différentes palettes de situations qui associent l'aérien aux débats urbains. Dès lors, quel est le rôle de l'aérien dans la fabrication de ces visions et comment opère-t-il ? S'agit-il de la poursuite avec amplification, du mouvement amorcé avant-guerre ou plutôt d'un nouveau cycle renouvelant le mode opératoire selon lequel l'aérien sous-tend la vision urbaine ? En d'autres termes, dans ce nouveau contexte à la fois de crise et d'imagination urbaine, éclairé par les perspectives d'une mobilité aérienne à venir, l'imaginaire de la ville aérienne se maintient-il et, si c'est le cas, comment évolue-t-il ?

¹⁰⁶ Sur l'émergence de la figure du passager aérien, lire Ibid, pp184- 188

¹⁰⁷ A titre d'exemple, voir les coupures extraites de l'album presse de Hugh Ferriss, "A proposed solution for New York's Airport Problem" *New York Herald Tribune*, 1^{er} Octobre 1933, Section VI, part II ; *The Christian Science Monitor*, 7 Janvier 1932, Section- Part I, Boîte 10, Archives de Hugh Ferriss, Drawings and Archives, Avery Architectural and fine arts library, Columbia University, New York.

Infiltration, l'hybridation des dispositifs

Comment héberger, faire circuler et atterrir ce nouveau mode de transport, en préservant le gain incroyable de rapidité qu'il apporte ? C'est la question que se posent les urbanistes des grandes villes. A l'aube du développement de l'aviation commerciale, des concours, des initiatives personnelles commencent à défricher le thème de l'accueil de l'aérien en ville, en commençant par la question de l'atterrissage.

Dès 1925, le *Beaux Arts Institute of Design*, Institut d'architecture New-Yorkais, lance un concours d'idées auprès de ses étudiants, parrainé par Harry Allen Jacobs, mécène proche de Hood. L'intitulé du concours est évocateur : « Un aéroplane atterrissant dans une métropole ». Le programme du concours d'idées met en exergue « la nécessité de trouver un moyen de faire atterrir les avions dans une grande ville, [qui] a été reconnue unanimement, depuis que l'avion est devenu une machine d'usage commercial... Beaucoup de solutions imaginatives et ingénieuses, impliquant l'utilisation de grandes toitures ou le développement d'espaces ouverts, ont été proposées, mais jamais sous une forme qui suscite le débat. [...] On peut supposer qu'à l'avenir, les avions pourront s'élever et descendre à la verticale puisque le modèle de l'hélicoptère sera sans aucun doute perfectionné d'ici peu [...]. » Répondant aux suggestions du programme, les réponses soumises ne projettent pas un dispositif autonome du type aéroport. Le vocable n'est d'ailleurs aucunement mentionné. Au contraire, les trois projets primés, tous établis par des étudiants exerçant dans l'agence de Corbett, font l'hypothèse d'une relation directe entre l'aérien et la ville dense, sans aucune médiation intermédiaire. Cette hypothèse suscite dès lors, l'invention de plusieurs dispositifs génériques, intégrant à la fois les réflexions urbaines en cours et la problématique de l'introduction d'un nouveau mode de transport.¹⁰⁸

L'analyse des projets met en exergue les caractères spécifiques issus de cette rencontre entre deux univers en gestation, urbain et aérien. Pour l'atterrissage des avions, les concepteurs dessinent tous une grande dalle nue, dégagée aux alentours. "Airplane platform over a building", "Airplane landing over a bridge", "Airplane landing over docks", les projets traduisent tous cette idée d'une intervention en surplomb. Selon les projets, cette dalle occupe le point le plus haut du *skyline* environnant, ou surplombe une plateforme suspendue, isolée par l'eau du fleuve ou les rails des voies ferrées. La structure urbaine qui supporte la plateforme d'atterrissage, établit par ailleurs la connexion au sol de la ville et aux autres modes de transport. Gratte-ciel, ouvrage d'art embarcadère ou gare de chemin de fer, cette structure est matérialisée par les dispositifs urbains les plus novateurs de la ville.

¹⁰⁸ « An Aeroplane landing in a Metropolis », *The Bulletin of the Beaux Arts Institute of Design*, July 1925, pp5-10; Les trois projets primés sont ceux de Beck (Martin), "Airplane platform over a building", de Hughes (Raymond P.), "Airplane landing over a bridge", et de Brainerd (Harry B.) et Hammarberg (A), "Airplane landing over docks"; lire aussi de Brainerd (Harry B.) "An aeroplane landing in a metropolis", *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Plus encore, l'intégration de la plateforme transforme structurellement les dispositifs élus. En coiffant les quatre tours d'une large terrasse, Beck d'une part, accuse la hauteur du *skyline* de Manhattan, d'autre part, unifie le tout dans un îlot monolithe figurant à la fois un type inédit de gratte-ciel et un *block* d'une nouvelle dimension. L'influence de Ferriss, perceptible dans le dessin de l'arrière-plan et des formes du bâti, inscrit du coup cette figure dans la filiation des *superblocks* et des *superskyscrapers*.

En couvrant les ponts ou les docks de New York, Hughes, Brainerd et Hammarberg, consolident le pont et le quai, comme structure complexe d'interconnexion des transports. Débarcadères pour navires, voies ferrées et autoroutes, plateforme d'atterrissage, circulations verticales rapides, font de l'ouvrage un ensemble autonome. Il ne manque plus que la partie habitée imaginée par Hood peu de temps auparavant, l'architecte ayant proposé de transformer les piles émergentes des ponts New-Yorkais en immeubles urbains.¹⁰⁹[III.2.8]

Si les projets s'inspirent des concepts développés par les *métropolitainistes*, c'est en les adaptant qu'ils se les approprient. L'aérien en ville devient ici un terrain d'expérimentation, permettant non seulement de démontrer la viabilité des innovations urbaines proposées par ailleurs, mais également de les sublimer par de nouvelles conjugaisons. Le choix des points de vue atteste d'ailleurs de cette perspective. Les auteurs accentuent la dilatation des échelles, déjà suggérée dans leurs propositions fonctionnelles. Vue d'en bas, Beck dramatise la hauteur vertigineuse de ses îlots gratte-ciel. Hughes, dans une vue à vol d'oiseau, insiste sur la dilatation horizontale du pont-plateforme. En coupe, Brainerd et Hammarberg accentuent l'effet de masse de leur structure superposée. Partant du gratte-ciel, du pont, du quai, l'aérien infiltre les structures constitutives de la ville, en les hybridant dans une double perspective. D'une part, il valide la ville du futur telle qu'elle est projetée par les *métropolitainistes*, d'autre part, il en renouvelle ses concepts, se positionnant comme moteur de leur transformation future.

La question de la préservation du gain de temps suscite çà et là, des réflexions sur l'atterrissage en plein centre. En février 1932, André Lurçat soumet au Ministère de l'Air son projet d'*Aéroparis*, projet qui bénéficiera d'une large tribune internationale. Le contexte est ici, celui d'une réflexion aéroportuaire, la question de l'extension des aéroports du Bourget et d'Orly étant à l'ordre du jour. Mais précisément, c'est un tel contexte qui fait réagir Lurçat : « Nous plaçant seulement au point de vue du voyageur ou du touriste venant à Paris par les airs, nous constatons que ces centres éloignés de la ville font perdre en partie tous les avantages d'un voyage rapide.»¹¹⁰

Lurçat se saisit donc du problème et soumet son projet au conseil municipal de Paris et à la commission de l'aéronautique de la région parisienne. L'*Aéroparis* est situé sur l'Île aux cygnes, à quelques brassées du Champ de Mars. Inspiré des

¹⁰⁹ Projet de pont habité, que Raymond Hood propose pour résoudre la congestion New Yorkaise. Lire de Orricks (John), « Bridge Homes : A new vision of the City, They are only dreams as yet, but architects say they are practical », *The New York Times Magazine*, N5, 22 Février 1925, pSM5, Illustration de Hugh Ferriss.

¹¹⁰ Lurçat (André), « Aéroparis, projet d'un aéroport relais sur la Seine », Paris, 1932, dactylographié (rapport présenté au ministère de l'Air), dont des extraits sont publiés dans *Architecture d'Aujourd'hui*, Avril 1932, pp87-89. Voir également la liste des publications du projet de Lurçat en bibliographie.

paquebots porte-avions, le projet de Lurçat met en place toute une série de dispositifs sophistiqués. Il superpose des dalles permettant d'agréger verticalement les plateformes d'envol et d'atterrissage. Equipés d'un système de manutention par monte-charges verticaux, des garages à avions font écho aux propositions de Hénard pour la « rue du futur ». L'ensemble de l'*AéroParis* est relié, à ses différents niveaux, aux ponts et ouvrages d'art qui traversent la Seine, le mettant ainsi en communication avec les gares de transport ferré, métros et voiries. Un dispositif de catapultes est également proposé pour assurer le lancement des avions « par n'importe quel vent ». Enfin, l'utilisation nocturne de l'aéroport est rendue possible avec la création d'un balisage de haies de lumières, qui prolonge l'imaginaire de la ville électrique.

« Au bas mot, 400 avions particuliers pourraient facilement être garés dans ces deux étages de plates-formes. » Les dimensions de l'*AéroParis* sont impressionnantes, ni tout à fait à la mesure de l'ouvrage d'art, ni à celle de l'architecture. Elles n'en reprennent pas moins les solutions sur lesquelles l'architecte travaille par ailleurs. Si sa longueur avoisine 900 mètres, cette construction sur pilotis, dont le couronnement est une terrasse, et les façades de longues fenêtres horizontales de verre, s'inscrit dans les développements que Lurçat a imaginés et déjà mis en œuvre dans ses logements.¹¹¹

Si le projet de Lurçat est, comme les propositions américaines, caractérisé par l'invention d'un dispositif hybride absorbant et renouvelant les dernières innovations urbaines, on peut toutefois remarquer que cette hybridation est localisée et ponctuelle. L'image la plus diffusée du projet, est d'ailleurs un photomontage, qui représente l'*AéroParis* dans l'environnement réel du paysage parisien du cours de la Seine et de la tour Eiffel. Sa précision réaliste frappa l'imagination de maintes personnes, à en croire l'occurrence de sa publication dans les articles consacrés au projet de Lurçat. Cette incursion de l'irréel dans le réel fait écho aux premiers spectacles de masse des vols urbains. L'insertion du projet dans la ville réelle par le biais du photomontage opère ici une forme de réduction radicale, presque aussi saisissante que l'irruption de l'avion au centre de la ville. [III.2.9]

S'emparant de la thématique aérienne, Lurçat teste ses réflexions urbaines sur *AéroParis*. Le projet ramène au centre, une fonction essentielle de la métropole, mais limite au strict nécessaire des navettes aériennes, reliant le centre parisien aux satellites excentrés, dotés de terrains plus importants. Pour intégrer l'équipement aéroportuaire, Lurçat s'insère dans les fils serrés de la capitale. Il capte les dispositifs envisagés par lui-même ou d'autres, et les intègre dans une nouvelle proposition. Son projet aérien figure à ce titre un nouvel exemple de ce processus qui consiste à capter, légitimer et renouveler les concepts proposés par ailleurs.

Dans leurs villes du futur, Hénard et Corbett n'avaient pas modifié les structures urbaines proposées. Leur imaginaire aérien favorisait un résumé sous forme d'addition des diverses idées en gestation à l'époque, permettant certes un basculement du regard, mais n'affectant pas la structure des dispositifs urbains en

¹¹¹ Sur l'*AéroParis* et plus généralement, l'œuvre de Lurçat, lire de Cohen (Jean-Louis), *André Lurçat, 1894-1970, Autocritique d'un moderne*, Mardaga, 1995, pp136-140

soi. L'ajout de la plateforme en altitude, par exemple, n'introduisait pas de modification structurelle des « solutions hardies » suggérées par ailleurs. Dans les cas de figure présents, la situation a évolué. En effet, les projeteurs captent, sélectionnent un ensemble choisi de dispositifs balbutiants, pour non seulement les valider comme possibles, mais aussi les développer et les renouveler, sous plusieurs formes. D'une part, la réflexion sur le dispositif associe différentes idées, présentes de façon éparse dans les villes du futur. Il s'agit là d'un processus de condensation. D'autre part, cette association des concepts du futur, couplée avec les questions propres à l'aérien, adapte et produit de nouveaux concepts. Il s'agit d'un processus de création. Ainsi la rencontre des deux univers produit-elle un ensemble d'interactions qui exercent une influence sur les deux champs. Les réflexions sur la ville du futur, menées par ailleurs, influencent les projets, dans la mesure où elles constituent des bases connues et discutées de réflexion. Mais c'est aussi la réflexion sur l'aérien en ville, qui exhume et renouvelle ces réflexions, contribuant à les mettre à jour.

Aimantation, le déplacement des centralités

Dans le projet que Le Corbusier conçoit pour sa *Ville contemporaine de 3 millions d'habitants*, c'est le centre de la ville lui-même, qui est matérialisé par une grande dalle nue, plateforme d'atterrissage pour taxis aériens. Ici encore, la dalle surplombe une structure de 6 étages, consacrés aux stations et faisceaux de transports terrestres et souterrains. Outre le processus d'hybridation caractérisé précédemment, l'infiltration de l'aérien a ici pour effet d'inverser la fonction du centre. Large vide, lieu de diffusion et non plus de rassemblement, le centre perd sa dimension monumentale d'emblème mémorable.

En parallèle des projets ponctuels présentés par certains architectes, de leur propre initiative ou sur invitation, la question aérienne occupe un rôle important dans les consultations, lancées à l'initiative des métropoles européennes et américaines. Expositions universelles, jeux olympiques, grands palais, projets de villes tout entières, des programmes de grande dimension stimulent l'imagination urbaine.

Moins radicaux que Le Corbusier dans leurs projections, Eugène Beaudouin et Marcel Lods planchent à plusieurs reprises sur ce type de programme, dans le cadre, par exemple, du concours lancé en 1932 pour le choix du site de l'exposition internationale de 1937, ou du concours pour le palais des expositions, lancé en 1934 par l'Office technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA). Lods éprouve une passion pour le monde technologique en général, et l'univers de l'aviation en particulier. Il est lui-même aviateur, et survolera à plusieurs reprises ses chantiers, dont celui de la Cité de la Muette, achevé en 1934. Cette attirance se manifestera tout au long de sa carrière d'architecte, et dans de nombreuses directions. La vue aérienne, en premier lieu, qui lui donnera l'occasion, comme Le Corbusier, d'accuser les embarras des villes, et de clarifier son regard. Les projets d'équipements, à commencer par les aéroclubs, mais aussi, comme nous allons le voir, ceux d'aéroports. La technologie ensuite, facteur d'accélération de la vie moderne, et de violence également, qui éveillera en lui une conscience des

effets du *Machine Age*. Enfin, plus tard, il introduira la mobilité aérienne dans ses projets de « ville de demain ».¹¹²

A 2 ans d'intervalle, les deux propositions retiennent la sortie Ouest de Paris comme site de projection pour une nouvelle extension de la capitale, recommandant à chaque fois un « remembrement du territoire ». Les installations de l'exposition ou du palais mobile en forment les noyaux principaux, tout comme l'aéroport qui figure en bonne place. Situé à proximité, il est équipé d'une base d'avions et d'hydravions, et relié aux différents centres névralgiques de la capitale par de grandes infrastructures. L'aéroport s'inscrit dans l'orbite des nouveaux programmes urbains tout en formant le maillon indispensable leur conférant une dimension métropolitaine. Ce nouveau terrain de rencontre entre l'aérien et l'urbain, réinterprète la notion de centralité. Non seulement elle peut être déplacée, excentrée et amplifiée dans ses dimensions, mais elle peut aussi rayonner à une échelle plus grande encore. Le déplacement du centre en périphérie, se double ainsi d'un agrandissement de sa fonction.¹¹³ [III.2.10 et 2.11]

Là aussi, les différences avec les projets d'avant-guerre sont tangibles. Hénard et Corbett maintenaient le centre dans sa position géographique et symbolique. Hénard l'avait interdit aux avions, Corbett le confirmait par un parti pris architectural académique. L'aérien les intéressait en ce qu'il constituait un moyen de structurer la ville d'extension, celle de la périphérie, ou celle d'un espace parallèle. Mais en aucun cas, le centre existant n'était remis en cause dans sa fonction emblématique. Ici, en excentrant les sites stratégiques des villes, les concepteurs y déplacent les fonctions et les emblèmes de la centralité. Dès lors, l'aéroport incarne l'une des figures de ce déplacement, en opérant comme un lieu à la fois attracteur et générateur.

Le thème de la centralité urbaine est caractéristique des travaux des architectes américains de la fin des années 20, qui planchent une nouvelle fois sur des projets d'aéroport du futur, en parallèle de la grande compétition lancée en 1929 par la *Lehigh Portland Cement Company*, sur laquelle nous reviendrons au chapitre suivant. Se situant délibérément hors concours, sans doute pour laisser le champ libre à leur imagination, Corbett, Ferriss et Neutra, élaborent chacun un projet d'« aéroport du futur », qu'ils publient au début des années 30. Leurs dessins confirment le processus d'infiltration et d'hybridation décrit plus haut. Corbett intègre et superpose en un unique dispositif complexe, les fonctions de transit, les activités commerciales et la plateforme supérieure d'atterrissage. Ferriss insère son aéroport sur l'une des toitures intermédiaires de ses gigantesques gratte-ciels. Surplombé d'un mât d'amarrage pour dirigeables, l'aéroport contient également un échangeur autoroutier. Richard Neutra enfin, inscrit son projet d'aéroport dans sa réflexion globale sur la *Rush City Reformed*, ville utopique sur laquelle il

¹¹² Sur la vie et l'œuvre de Marcel Lods, lire la thèse de Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978), une architecture de l'action*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 1999, 3 volumes. L'Institut Français d'Architecture (IFA) a conservé l'ensemble des archives de Marcel Lods.

¹¹³ Beaudouin (Eugène) et Lods (Marcel), « Emplacement de l'Exposition- Concours », 1932, Source Archives Beaudouin et Lods, Institut Français d'Architecture (IFA), Ref E32 ; Le projet est publié dans *Urbanisme*, mai 1932, pp144-161, et *Architecture d'Aujourd'hui*, Septembre 1932, pp78-95 ; « Palais des expositions, concours OTUA- Prévision d'un aéroport », 1934, Sources Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref F3363. Le projet est notamment publié dans *Architecture d'aujourd'hui*, Mai 1934, pp44-54 et *La construction moderne*, 24 juin 1934, pp667-677 ; Sur le concours de l'OTUA, lire également OTUA (Ed), *Un nouveau Grand Palais des Expositions*, Paris, 1935.

travaille depuis 1930. Situé dans la future ceinture verte entourant le *Central Core*, l'aéroport est réservé au centre d'affaires et aux institutions. Le projet figure un lieu complexe d'interconnexion. Des plateformes d'observation ainsi qu'une grande interpénétration des volumes, favorisent par ailleurs la lisibilité d'ensemble de l'espace.¹¹⁴ [III.2.12]

Structures fonctionnelles plus que formelles, les trois projets demeurent par ailleurs insaisissables sur le plan matériel. Corbett « dessine » un aéroport souterrain, matérialisé en surface par la plateforme d'atterrissage où ne figurent que quelques avions. Ferriss hésite sur le terme à donner à son ensemble : « Le mot 'immeuble' est-il encore et définitivement le bon », s'interroge-t-il. « Par souci de simplicité, nous lui préférons le terme de 'centre' ». ¹¹⁵ Neutra souligne l'idée que l'aéroport est avant tout un lieu d'inter-relations. Condamnant les erreurs commises pour les gares de chemin de fer, dont l'aménagement lui paraît trop académique et peu fonctionnel, il conclut en affirmant que la vraie question est celle du transfert, et non plus celle du terminal. Les modes de représentation pour lesquels il opte, consacrent d'ailleurs une rupture par rapport à la plupart des rendus des concours en cours à l'époque : ni façade, ni enveloppe - sinon très épurée -, mais des coupes-perspectives, des schémas, des plans fonctionnels.

Prenant l'aéroport comme terrain de projection, Neutra affirme la fonction de la mobilité comme nouvelle essence de l'urbain, exprimant la peau architecturale non comme une barricade mais comme une membrane. Tout comme Corbett, qui conclue ainsi la présentation de son projet d'aéroport du futur : « Dans 100 ans, le centre de la ville standard sera confondu avec le centre de son principal aéroport. [...] l'aéroport sera le lieu universel de diffusion ». ¹¹⁶ Wright prédit que, lorsque l'aviation aura atteint sa maturité, l'aéroport pourra alors éclore comme une « figure intégrale de la vie moderne ». ¹¹⁷ A la fois excentrée et renouvelée, amplifiée et dématérialisée, la centralité telle qu'elle s'incarne dans l'aéroport, dessine une nouvelle figure composite, dont les limites, les formes et les fonctions sont volatiles.

L'avion sans aéroport, l'absence d'une infrastructure médiatrice

Instrument d'une critique ou exacerbation du réel, figurées ou parlées, l'intérêt que révèlent les images parcourues dans ce panorama, ne réside pas seulement dans leur capacité de stabilisation ou de déstabilisation de l'existant, mais consiste aussi à conférer une apparence presque tangible à des idées encore balbutiantes à l'époque. Prises comme ensemble, ces images établissent des liens de connivence ou de réaction. Ce mouvement est aussi, sinon plus déterminant que les images en

¹¹⁴ Corbett (Harvey Wiley), "The Airport of the future", *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp71-74; Ferriss (Hugh), "Airport of tomorrow", *American Architect*, Janvier 1930, p67; Neutra (Richard), « Terminals? – Transfer! », *Architectural Record*, Août 1930, pp99-104

¹¹⁵ Ferriss (Hugh), *La métropole du futur*, op. cit., p116

¹¹⁶ Corbett (Harvey Wiley), "Airport of the future", op. cit., pp72-73

¹¹⁷ "The aeroplane remodelled as a self-contained mechanical unit, as it soon will be, will pick-up and continue this surface traffic as super-traffic in the air. Routed anywhere on earth. And then, and not until then, the airport will develop as another integral feature of modern life", Texte écrit en 1932 et publié dans Wright (Frank Lloyd), *An Autobiography*, Book 3, op.cit.

elles-mêmes, car il révèle la présence sous-jacente de figures qui n'ont pas de liens directs avec les objets sensibles.

A ce titre, les figures de l'imaginaire révèlent une convergence qu'il est important de souligner. En s'invitant en ville, la thématique aérienne s'affranchit en effet de la création d'un objet spécifique et dissocié, qualifié comme infrastructure. En fait, la rencontre des deux univers, aérien et urbain, cristallise de nouvelles médiations, plus invisibles, parce que plus intimement associées aux formes de la ville. Les processus d'hybridation des dispositifs, de basculement des centralités, diffusent l'aérien dans la structure de la ville, conduisant quasiment à confondre ville et aéroport, traduisant à la fois une domestication de l'aérien par la ville et une transfiguration de la ville par l'aérien.

II.3. Un imaginaire clarificateur

L'imaginaire urbain, à l'œuvre dans les grandes métropoles, est donc particulièrement prolifique dans cet entre-deux-guerres. C'est à la fois l'aporie urbaine et l'étendue des progrès techniques à venir, qui ouvrent le champ des possibles pour les concepteurs. Corbett appelle ainsi à recourir à la voie de l'imagination utopique pour sortir de la crise urbaine : « L'imagination se définit comme étant la capacité de voir au-delà de la réalité, le pouvoir de peser l'impondérable, d'atteindre l'intangible, de faire émerger l'insondable, de mesurer l'infini. ».¹¹⁸

On relève par ailleurs que les images produites par nos visionnaires ont des emplois différents. Elles sont souvent prises comme l'instrument même de la critique du réel. Ferriss et Wright figurent une autre cité, conscience d'absence, que la figure de l'aéroport cristallise à merveille. D'autres images associent étroitement le réel et l'imaginaire, comme le faisaient déjà les projections des *King's Dreams of New York*. Architecte et *planner* travaillant parfois pour Corbett, Francis Keally soumet nombre de projets évoquant la question de l'aérien en ville. A chaque fois, il intègre son projet dans la réalité physique New-Yorkaise, dépassant son aporie en proposant une refonte de son environnement, chirurgicale ou intégrale.¹¹⁹ [Ill.2.13] Des critiques considèrent par ailleurs que ces images sont parfois prises pour le réel, l'imagination ne faisant pas ici la différence entre l'imaginaire et le réel. Dénonçant les villes des *métropolitanistes*, Mumford s'en prend à Ferriss, qu'il juge dangereux et qualifie d'illusionniste.

¹¹⁸ « Imagination has been defined as the capacity for vision beyond the realms of reality, - ability to weigh the imponderable, - to touch the intangible, - to dredge the unfathomable, and to measure the infinite. » Corbett (Harvey Wiley), « Architectural imagination in City Building », *City Planning*, April 1925, Vol I, n1, p 37

¹¹⁹ Keally (Francis), Architecte, « Suggested airport over railroad tracks between Pennsylvania Station and Hudson river », et « Suggested circular landing field surrounded by hangars and Airplane Parking space », *Architectural Record*, Mai 1929, p494

La métaphore aérienne

Autre caractéristique intéressante de cet imaginaire, la présence, en nombre, des métaphores, qui suspendent par les mots des associations de significations distinctes. La « Venise moderne » de Corbett associe l'icône culturelle et historique avec la modernité New-Yorkaise. La « ville d'aiguilles » de Hood, réconcilie les grandes terres vierges de l'Amérique pionnière et le nouveau milieu urbain qu'il s'agit de conquérir. La « Cosmopolis du futur », ou la *Dymaxion city* de Fuller, mondialisent ou dynamisent la cité. La métaphore révèle ici son pouvoir d'associer des champs sémantiques différents, suspendant des souvenirs ou des valeurs, dans un champ différent et suscitant par là-même de nouvelles images.

Parmi toutes ces métaphores, il en est une qui exerce un fort pouvoir d'évocation. Il s'agit de la métaphore aérienne. Elle revêt plusieurs significations. D'une part, l'avènement de la conquête de l'air a montré que les exploits les plus inouïs étaient réalisables. D'autre part, le développement de l'aviation a permis de diffuser largement la vue aérienne, et ce dès le début des années 20. A New York, les premières cartes aériennes photographiques seront réalisées en 1918 par la *Fairchild Aerial Camera Corporation*. En 1921, la compagnie crée deux cartes aériennes complètes de l'île de Manhattan. Et, en 1924, elle produit une carte du *Greater New York* en entier, révélant la métropole d'une seule image.¹²⁰ Désormais, la vue aérienne permet de s'affranchir de son milieu, pour le réinterroger d'un nouveau regard. La métaphore aérienne incarne ce double vecteur d'une prise de recul clarificatrice, permettant à la fois d'y voir clair sur la réalité de son environnement, et de le projeter selon de nouveaux horizons. [III.2.14]

C'est Le Corbusier qui traduira le plus explicitement la métaphore aérienne. Fervent admirateur de l'aviation depuis ses premières heures, l'architecte suit attentivement les meetings et exploits. La traversée de l'Atlantique, par Charles Lindbergh en 1927, puis par Dieudonné Costes et Maurice Bellontes en 1930 dans l'autre direction, lui offre l'occasion de déclarer sa flamme pour le courage de ces hommes, qui ont su réussir l'impossible. Il raconte : « Une nuit, à Paris, le télégramme annonça que Lindbergh survolait le sol de la France, qu'à telle heure, dans le noir, il serait au Bourget. Paris se porta par toutes ses routes vers l'homme fantastique. Quelle ovation ! Quelle joie ! Il faut à la masse non pas des faits, ni des raisonnements, ni des calculs, ni des propositions, mais des démonstrations sensationnelles, symboliques. Alors d'un coup, elle crie bravo ! ». ¹²¹ 200 000 personnes accueillent Lindbergh à son arrivée au Bourget. Le 2 septembre 1930, c'est près d'un million d'Américains qui ovationnent Costes et son avion, « Le point d'interrogation » sur le terrain de Curtiss Field, à Long Island.¹²²

¹²⁰ "Aerial Survey of Manhattan Island", 4 Août 1921, *Fairchild Aerial Camera Corporation*, Library of Congress, Washington, DC. Sur les premières couvertures aériennes de la ville, et l'histoire de la cartographie New-Yorkaise, lire de Cohen (Paul E.) and Augustyn (Robert T.), *Manhattan in maps, 1527-1995*, Rizzoli, 1997, pp156-157.

¹²¹ Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, op.cit., p142

¹²² *Paris-New York, Costes et Bellontes*, Nouvelle revue critique, 1930

Le Corbusier s'intéresse aussi aux divers modèles d'avion, qui seront largement publiés dans ses différents ouvrages. Destinées aux « yeux qui ne voient pas... les avions », ces images éclairent les nouveaux horizons de l'architecture : « Il faut apprendre à ne pas voir dans un avion un oiseau ou une libellule, mais une machine à voler ; la leçon de l'avion est dans la logique qui a présidé à l'énoncé du problème et qui a conduit à la réussite de sa réalisation. Quand un problème est posé, à notre époque, il trouve fatalement sa solution. »¹²³

Le point culminant de cette fascination pour l'aviation, sera la publication en 1935, de son ouvrage *Aircraft*, qui constitue l'un des manifestes les plus emblématiques sur l'appropriation de la ville par la vision aérienne. La plupart de ses réflexions antérieures sont reprises dans ce livre très illustré, où l'on trouve toutes sortes de photographies documentant les différents modèles d'avions possibles, mais aussi de nombreuses vues aériennes de villes ou de paysages. C'est ici que l'urbaniste s'affirme, s'emparant de l'avion comme instrument critique dirigé sur la ville contemporaine et son aporie : « L'avion accuse. Nous désirons changer quelque chose au monde présent. L'avion instaure au suprême degré un état de conscience moderne. Au nom de cette conscience moderne, il faut arracher les villes à leur malheur ; il faut détruire une part importante des villes et reconstruire d'autres villes ». Et, ajoute-t-il, « L'avion nous a donné la vue d'oiseau. Quand l'œil voit clairement, l'esprit décide limpidelement. ». Avec l'avion, l'impuissance au sol est devenue lucidité en l'air et permet à l'architecte, non seulement de clarifier sa pensée, mais aussi de retrouver son pouvoir de transformation. Le *flight from the city*, cette prise de recul aérienne à la fois littérale - la ville comme état physique - et métaphorique - la ville comme réel -, confère à l'utopie un statut de possible.¹²⁴

L'introduction du plan régional engagé sous la houlette de Henri Prost dès 1934 évoquera aussi la vue aérienne pour décrire les nouvelles frontières de l'agglomération: « L'agglomération parisienne se présente aux yeux de l'aviateur suivant une surface habitée de 25 à 35 kilomètres de diamètre, enfermée dans un polygone sensiblement défini par les sommets suivants... ». ¹²⁵ La vision circulatoire du plan met au premier plan l'aérien dans l'organisation du système général de mobilité. A l'intérieur des frontières qu'épouse la vision de l'aviateur, les nouvelles voies sont largement déterminées par les futurs aéroports en projet. Qualifiant d' « Océan aérien » le nouvel espace ouvert par la mobilité aérienne, Prost suggère de l'intégrer à notre espace urbain : « Il s'agit pour l'urbaniste d'assurer le contact entre 'l'Océan aérien' nouvellement ouvert à notre exploitation et la surface du globe que les civilisations superposées ont aménagé depuis tant de siècles selon les règles de la Science et de l'Art. »¹²⁶

¹²³ Le Corbusier, « Des yeux qui ne voient pas ... les avions », in *Vers une architecture*, op. cit., pp85-89

¹²⁴ Le Corbusier, *Aircraft*, The Studio publications, Londres, 1935. L'architecte reviendra en 1941, sur le thème de l'aviation, dans un chapitre entier consacrée à « La route d'air », et dans lequel, il reprendra un certain nombre de ses développements déjà publiés. Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, op. cit., pp134-154

¹²⁵ Caquot (Albert), Rapport au ministre de l'Air, portant sur « L'Etude sommaire des conditions d'aménagement d'un aéroport à Paris », 16 Octobre 1931, Sources Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget

¹²⁶ Laignier (H.G.), Secrétaire Général du Comité Français de Propagande Aéronautique, « Aviation et urbanisme », *Urbanisme*, N66, octobre- novembre 1938, p268

La ville comme totalité

De même que la thématique aérienne s'invite dans les réflexions des visionnaires, elle pénètre donc les démarches de planification urbaine et régionale. Elle y figure souvent comme point de vue global, appréhendant la ville dans son ensemble, éclairant les choix opérés. Cette vision aérienne de la métropole se traduit parfois même, par des concepts explicites de « ville aérienne », tel Francis Keally qui la nomme ainsi en 1929. *Aerial City* intègre de manière générique les dispositifs d'aéroport souterrain - il a participé aux réflexions de Corbett, sur l'aéroport du futur -, ou de toitures plateformes d'atterrissage. Largement horizontale, la ville aérienne est occasionnellement percée par des flèches verticales, tours d'amarrage pour dirigeables. Point remarquable de sa description, la ville aérienne de Keally n'est accompagnée d'aucune illustration, si ce n'est le projet d'aéroport du futur conçu avec Corbett. Les dispositifs, concepts, métaphores et références, contenus dans le texte ne nécessitent vraisemblablement pas ou peu d'images pour s'illustrer.¹²⁷

Le *Regional Plan* de New York accorde aussi une large place à la question de l'infrastructure aérienne. Celle-ci est ici figurée comme système. Non seulement le plan prévoit une couverture régionale matérialisée par un système de sites, mais les systèmes proposés intègrent des dispositifs, qui, pris un à un, semblaient auparavant antinomiques. A l'instar de l'*Aerial City*, le *Regional Plan* trace, sans la figurer, l'image d'une ville aérienne, façonnée pour accueillir l'avion. La toiture aérienne, le parc aérien, le centre aérien, on y retrouve les concepts développés à l'époque, avec quelques nuances cependant. Certes, on recommande l'aménagement d'aéroports sur des toitures construites au dessus des voies ferrées. Mais, sceptiques sur l'atterrissage au beau milieu d'une forêt de tours, les planificateurs retiennent des sites plus excentrés, dans le Queens ou le Bronx par exemple. L'aéroport incarne ici le futur centre du Queens, appelé *Queens central airport*, qui regroupe le *civic center* face à un grand parc. De même qu'il a intégré les utopies *métropolitaines* ou régionalistes, le *Regional Plan* discute, transforme et assimile les dispositifs étudiés par les protagonistes de l'aménagement New-Yorkais.¹²⁸ [III.2.15]

Des « grilles » aéroportuaires sont également projetées sur le sol américain, faisant écho à la grille foncière de « colonisation » du territoire national. En 1929, les Etats-Unis sont couverts d'un millier d'aéroports en usage ou en construction, 1000 autres étant à l'étude. Au-delà, c'est le monde entier qui semble désormais à portée de vol. Le projet de *Seadromes*, couvre ainsi les océans et terres d'un gigantesque échiquier, ponctué par des milliers de terrains d'atterrissage. Fruit de l'imagination d'un ingénieur, Edward Armstrong, ce dispositif d'aéroport sur

¹²⁷ Keally (Francis), "How airports will affect zoning laws", *American architect*, Décembre 1929, pp20-21, 100, 102

¹²⁸ Adams (Thomas), *The Building of the City*, op.cit., pp265-273. Sur l'émergence d'un système d'aéroports, lire aussi de Douglas (Deborah G.), « Airports as systems and systems of airports : Airports and Urban Development in America before World War II », in Leary (William M.), *From Airships to Airbus : The History of Civil and Commercial Aviation, Volume 1 : Infrastructure and Environment*, Smithsonian Institution Press, Washington, 1995, pp55-84

l'eau, conçu à partir de 1923, doit permettre de baliser des relais aux routes aériennes, alors que la traversée d'un seul tenant de l'Atlantique relève à l'époque du fantasme. Étudié techniquement de façon approfondie, diffusé auprès des pilotes pour avis, le système fait même l'objet d'une projection mondiale en 1929, sous la forme d'une grille de centaines de *seadromes* couvrant l'ensemble du globe terrestre. Ici, la terre et la mer sont jalonnées de ces plateformes autonomes, cette couverture universelle offrant un miroir terrestre à l'unité du ciel enfin accessible.¹²⁹ [III.2.16]

De l'autre côté de l'Atlantique, on note également l'émergence d'une mise en perspective systémique. Lurçat, Beaudouin et Lods « racontent » un parti urbain qui va au-delà du périmètre du programme ou du site donné. Lurçat situe l'*Aeroparis* comme un point d'appui d'un système plus large, articulant la structuration de la périphérie avec la réorganisation du centre débarrassé de ses contingences. Son photomontage condense de façon radicale ce qu'il essaie de traduire par ailleurs dans ses propositions sur les relations centre-périphérie. De même, l'ensemble de plans à échelles différentes, du détail à la région, présenté par Beaudouin et Lods, semble viser le même objectif. Élément d'un large système fonctionnel, le site aéroportuaire est influencé par le développement de la ville, voire de la région, autant qu'il en détermine l'avenir.¹³⁰

L'internationalisation de l'imaginaire

Si l'aviation constitue une réalité tangible, technique et commerciale, elle n'en demeure pas moins réservée à une élite sociale, et ce jusqu'à la seconde guerre mondiale. C'est d'ailleurs en partie parce que cette diffusion reste limitée, que l'imaginaire urbain inspiré de l'aérien, prolifère un peu partout, en Europe et aux États-Unis notamment. L'internationalisation de l'imaginaire est d'autant plus grande qu'elle se redouble régulièrement, grâce aux exploits réalisés par les pionniers de l'air. A ce titre, les traversées de l'Atlantique, reliant Paris à New York, figurent parmi les événements aériens les plus spectaculaires de la deuxième moitié des années 20. Charles Lindbergh est ovationné au Bourget, à son arrivée à Paris en 1927. Costes et Bellonte sont acclamés par la foule New-Yorkaise à leur arrivée à New York le 2 septembre 1930. Dans Broadway, un déluge de confettis, de serpentins, accueille le défilé triomphal des aviateurs. Un million de New-Yorkais sont dans les rues pour voir les nouveaux héros de l'air. Le retour des aviateurs à Paris fait aussi l'objet de célébrations. L'avion de l'exploit, le *Point d'Interrogation*, est rapatrié au Havre par paquebot, puis le transfert se fait par les airs au Bourget, pour mettre en scène le retour par les airs. Enfin, de même qu'à New York, les aviateurs ont droit à un défilé sur les Champs Élysées et la Concorde, aux sons de la Marseillaise. Le « peuple de Paris », est réuni pour acclamer leurs nouveaux héros.¹³¹

¹²⁹ Marshall (JTW), "Transatlantic flight, a commercial reality through Man-Made islands", *The American Architect* 138, Décembre 1930, pp30-31, 68, 70; "The Armstrong seadrome (1923-1943)", in Davies (REG), *Fallacies and Fantasies of Air Transport History*, Mc Lean, Va, 1994; Brochure "Seadromes", Sources Musée de L'air et de l'espace, Le Bourget, Ref 4B9576

¹³⁰ « Palais des expositions, concours OTUA- Prévision d'un aéroport », op.cit.

¹³¹ *Paris-New York, Costes et Bellonte*, op.cit.

Stimulée par cette actualité, portée par des valeurs d'universalité qui franchissent avec aisance les frontières, la ville aérienne s'internationalise par l'image.¹³² On relève ainsi dans les discours des futuristes italiens, la dilatation verticale de la ville, en profondeur et en hauteur. Elle devient presque infinie avec l'avion, lorsqu'on lit en 1913 le peintre et sculpteur Umberto Boccioni : « l'avenir ne cessera d'accroître les possibilités architecturales en hauteur et en profondeur. La vie coupera ainsi l'horizontale séculaire de la surface terrestre par la verticale infinie en hauteur et en profondeur de l'ascenseur et par les spirales de l'aéroplane et du dirigeable »¹³³. La tour qui figure au premier plan de la *Ville Futuriste* (1919) de Virgilio Marchi, architecte et scénographe, en est une illustration. Couronnée par une toiture évasée d'où décollent et où atterrissent les avions, elle intègre, dans les hauteurs de l'édifice toute la complexité urbaine du siècle qui s'annonce. L'avion occupant les toitures, de nouvelles esplanades urbaines sont créées en hauteur. L'architecte imagine la même année *la Ville Supérieure*, elle aussi équipée d'une plateforme d'atterrissage, et introduit par là même l'idée de la superposition d'une nouvelle trame au dessus de la ville existante.¹³⁴ [III.2.16] Plus tard, en 1931, le deuxième futurisme italien investit à nouveau l'univers aérien. Avec les autres lieux de la mobilité moderne, ponts, phares, hôtels, gratte-ciels, le peintre Tullio Crali dessine un aéroport urbain, gigantesque plateforme en croix, qui couvre des immeubles aux dimensions imposantes.¹³⁵ [III.2.17]

On retrouve cette thématique des villes superposées, dans les projets développés en Union Soviétique. Les projets figurant des plateformes aéroportuaires sur des toitures ou des dalles superposées y sont aussi pléthoriques. Les esquisses de Kusneztoff et Toropoff, réalisées en 1923 pour le nouveau palais du travail à Moscou, projettent une plateforme reposant sur 4 gratte-ciels, anticipant la proposition de Beck au concours du *Beaux-Arts Institute of Design*. Fondateur du mouvement suprématisiste, El Lissitzky affirme : « la victoire sur le principe des fondations, sur la sujétion de la terre, exige la victoire sur la pesanteur, réclame des corps suspendus, des mobiles, une architecture physico-dynamique ». Associé à Mart Stam, il propose en 1923 la construction de structures aériennes, érigées sur des tours au-dessus des systèmes de rues existantes. Le nom donné à chacune de ces structures est celui de *Wolkenbügel*, ou « Etrier des nuages ». Hautes de 40 mètres et abritant les ascenseurs et escaliers, les tours libèrent du sol les constructions perchées en altitude.¹³⁶

¹³² Roseau (Nathalie), « L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », Colloque *La métropole des infrastructures*, organisé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 11 et 12 Décembre 2003.

¹³³ Boccioni (Umberto), « Architecture futuriste, manifeste », in *Le Futurisme, 1909-1916*, Paris, Musée national d'Art moderne, 1973.

¹³⁴ Marchi (Virgilio), « Ville futuriste », Berlin, Technische Universität, cabinet des dessins, 1919 ; Marchi (Virgilio), « Città Superiore », Collection Pier Luigi Marchi, Rome, 1919. Lire de Crispolti (Enrico), « Virgilio Marchi », in Dethier (Jean), et Guiheux (Alain), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Editions du Centre Georges Pompidou, 1994, pp194-197

¹³⁵ Lire de Bedarida (Marc), « Tullio Crali », in *Ibid*, pp334

¹³⁶ Projet des architectes russes Kusneztoff et Toropoff, proposé à l'occasion du concours pour le Palais du travail à Moscou en 1923. El Lissitzky, « Alte Stadt-Neue Baukörper », in « Russland : Architektur für eine Welt-Revolution », *Ullstein Bauwelt Fundamente* 14, 1929; El Lissitzky, « Wolken Bügel », projet de gratte-ciel pour le boulevard Strastnoj, Moscou, 1923-1924. Voir aussi le projet pour l'Institut Lénine que propose Ivan Leonidov en 1927. Lire à ce sujet de Aleksander (PA), Chan-Magomedov (Selim), *Ivan Leonidov*, Milan, Franco Angeli Editore, 1975. Plus largement, lire de Conrads (Ulrich) et Spoerlich (Hans G.), *Architecture fantastique*, Stuttgart, Delpire Editeur, 1960.

Enfin, le transfert des réflexions New-Yorkaises autour de l'avion en ville, est tangible dans le cinéma, les dispositifs proposés révélant une étonnante dimension scénique. Inventé par Otto Hunte et Erich Kettelhut, le décor fantastique du film *Metropolis*, réalisé par Fritz Lang en 1927, est largement inspiré des images, réelles et projetées, de New York. Le cinéaste visite d'ailleurs l'île de Manhattan en 1924, aux côtés de l'architecte allemand Erich Mendelsohn, qui rentre lui aussi, fasciné par cette découverte. Le film introduit un dispositif de la plateforme d'atterrissage en surplomb, couronnant l'un des plus hauts gratte-ciels de la cité supérieure. Il projette une ville supérieure, structurée par de longues passerelles, étroites et escarpées, et reliant les gratte-ciels les uns aux autres. La caméra offre des *travelings* inédits sur une ville animée par les flux et les vols d'aéroplane. Le film projette une vision apocalyptique du futur urbain et prédit sa ruine, si elle reste sous l'emprise de la machine et du capitalisme sauvage. Si l'attitude des cinéastes face au modèle futuriste proposé outre-Atlantique paraît ambiguë, pour autant, la fascination demeure.¹³⁷ [III.2.19]

Conclusion - La ville aérienne comme réforme

La prolifération de l'imaginaire urbain ne s'explique pas uniquement par la nature spécifique des valeurs aériennes. Ni le ballon ni le dirigeable n'ont suscité un tel engouement. Que se produit-il pour l'aéroplane ? Certes, l'invention fait miroiter les facilités nouvelles qu'apportent le vol dirigé et la légèreté de l'engin. Mais d'autres facteurs aussi déterminants, sinon plus, expliquent la profusion de réflexions sur la ville aérienne, au rang desquels, d'une part, la médiatisation intense de la conquête de l'air, d'autre part, un contexte urbain particulièrement propice à la prospective, la métropole émergente comme nouveau lieu de réflexion, l'aporie urbaine et la soif de remèdes radicaux.

Exprimant des clivages, des contradictions, le mouvement de l'imagination conduit progressivement à la construction d'un système d'idées, intégrant les différentes positions, les régulant également. Alors que les positions des visionnaires urbains s'opposent en d'autres lieux, la figure émancipatrice de l'aérien semble opérer une réconciliation. Avec *Broadacre City*, *Metropolis of Tomorrow*, *Aerial City*, les visionnaires souscrivent à une vision rédemptrice de la ville aérienne. Architectes, ingénieurs, *planners*, s'approprient progressivement le mode de déplacement comme une nouvelle alternative susceptible de bouleverser la structure de la ville. A la fois narration, synthèse et création, la ville aérienne capte les idées éparses, parfois antinomiques, dans une représentation totale de la ville, qui devient non seulement apte à la mobilité aérienne, mais surtout se réforme. Avant même la diffusion des moyens de transport, s'élabore ainsi un cadre de représentations, qui explore la gamme des possibles et pénètre l'imaginaire collectif.¹³⁸ [III.2.20]

¹³⁷ Niny (François), « La ville investit le 7^{ème} art, Metropolis de Fritz lang », in Dethier, Guiheux, *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, pp254-257 ; Sur la construction du décor de Erich Kettelhut, lire "Metropolis", in Neumann (Dietrich), ed, *Film architecture, From Metropolis to Blade Runner*, Prestel, 1999, pp94-103. Sur la fascination exercée par Manhattan sur l'architecte allemand Erich Mendelsohn, voir son recueil de photographies, publié en 1926. Mendelsohn (Erich), *Amerika, Livre d'images d'un architecte*, Les Éditions du demi-cercle, 1992.

¹³⁸ Sur l'imaginaire New-Yorkais de la ville aérienne dans l'entre-deux-guerres, lire de Roseau (Nathalie), « Les métamorphoses de l'infrastructure, New York et l'imaginaire de la ville aérienne », in Prelorenzo

CHAPITRE III

L'EMBLEME

Résumé

A la fin des années 20, de grandes compétitions sont organisées sur le thème de l'aéroport, donnant lieu une nouvelle fois à une médiatisation de la question aérienne. La profusion des réponses aux divers concours organisés atteste d'un large intérêt de la communauté professionnelle pour le sujet aéroportuaire. La première vague des grandes réalisations aéroportuaires s'inscrit ensuite dans le contexte des grandes expositions universelles et des manifestations de masse qui prendront place, vers la fin des années 30, dans les métropoles européennes et nord-américaines. En favorisant le transfert d'un certain nombre d'idées en gestation, vers une matérialisation réelle, compétitions et réalisations matérialisent l'utopie sous la forme d'une expérimentation du champ des possibles. Le discours convoque ici une rhétorique abondante et de nombreuses références urbaines, faisant écho à l'imaginaire de la ville aérienne. Drapeau de la ville capitale sensé figurer l'image noble de la nouvelle porte d'entrée de la ville, l'aéroport est aussi l'une des pièces maîtresses de la ville en devenir, incarnant en quelque sorte un monument du futur. Consacrant l'aéroport comme le nouvel emblème de la ville moderne, édiles et aménageurs inaugurent, à la veille de la deuxième guerre mondiale, une deuxième vie de l'infrastructure aérienne.

En parallèle de l'imaginaire de la ville aérienne, il paraît maintenant utile d'explorer l'infrastructure aérienne, telle qu'elle se projette et se réalise avant la deuxième guerre mondiale. Le chapitre qui suit s'intéressera particulièrement aux premiers modèles de structures pérennes aéroportuaires. Achevées dans un contexte où le transport aérien reste encore embryonnaire, tant du point de vue de sa technique que de sa diffusion, ces réalisations s'inscrivent dans la continuité de cette première phase dite formatrice, exploratoire du champ des possibles.

III.1- L'exploration des modèles

L'infrastructure aéroportuaire apparaît plutôt tardivement, puisque plus de 20 ans séparent les premiers vols des frères Wright en 1903, des réflexions sur l'aéroport comme infrastructure construite et pérenne. D'ailleurs, le terme d' « aéroport » ne sera répandu aux Etats-Unis que dans la deuxième moitié des années 20.¹³⁹ Certes, aérodromes, *airfields*, *flugfelds*, se multiplient très tôt et en nombre important, de

(Claude) et Rouillard (Dominique), eds, *Temps des Infrastructures* Groupe de Recherche Architecture et Infrastructure, L'Harmattan, 2007, pp57-70.

¹³⁹ Bednarek (Janet R. Daly), *America's Airports*, op. cit., p17

même que des législations successives internationales organisent progressivement le contrôle de l'espace aérien. Des centaines d'*airfields* se développent en Europe, sans qu'il n'y ait encore d'idée très arrêtée sur la forme architecturale à leur donner.¹⁴⁰ Ces installations revêtent toutes un caractère provisoire, soit par leur nature propre - champs, terrains, interchangeabilité des usages -, soit par leurs aménagements - buffet, tribune -. Des éléments remarquables expliquent le caractère éphémère des terrains d'aviation. D'une part, la nouveauté de cette mobilité, qui ne se substitue pas à un usage ou une technique préexistants, pose la question des références. D'autre part, l'incertitude sur le caractère individuel ou collectif de cette nouvelle mobilité, pose la question de la nécessité même d'une infrastructure lourde.

En 1929, les aéroports du Bourget à Paris et de Tempelhof à Berlin accueillent chacun l'équivalent de 45 000 passagers. Ces résultats sont prometteurs, mais le trafic demeure relativement faible. Le manque de viabilité de l'aéroplane, la compétition avec le dirigeable déjà bien ancré dans le transport aérien, et la concurrence des autres modes de locomotion terrestres, accusent la fragilité d'un transport embryonnaire, à la recherche de sa clientèle. C'est d'ailleurs la poste aérienne qui soutiendra l'économie aérienne, en assurant jusqu'à la seconde guerre mondiale une bonne partie du trafic commercial.¹⁴¹

Si une première génération d' « aéroports » en dur se réalise dans la deuxième moitié des années 20, il s'agit là de créer des infrastructures adaptées aux besoins immédiats. Aux Etats-Unis, les salles d'attente des aéroports de Washington, Los Angeles et Miami, comportent alors quelques dizaines de places. Equipées de quelques sièges, elles constituent des sas de passage sans véritable traitement remarquable. Les références constructives et architecturales sont vernaculaires. D'autres plateformes sont tout juste constituées d'une juxtaposition de cahutes sans vraie cohérence.¹⁴² [III.3.1]

L'existence d'une infrastructure éphémère et vernaculaire peut s'expliquer par les mêmes raisons qui ont conduit à la profusion de l'imaginaire de la ville aérienne réformée. Car l'incertitude sur l'avenir et l'usage de cette nouvelle mobilité, permettent aussi, dans une perspective optimiste, d'envisager tous les possibles. Prolifération de l'imaginaire et statut provisoire des installations matérielles vont sans doute de pair en cette période, s'alimentant l'un l'autre. L'éphémère conforte l'idée d'un futur autre. Le champ des possibles conforte l'idée que le réel n'est que provisoire.

¹⁴⁰ Voigt (Wolfgang), "From the Hippodrome to the Aerodrome, from the Air Station to the Terminal: European Airports, 1909-1945", in Zukowsky (John), ed, *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996, pp 27-49

¹⁴¹ Sources : Böttger (Rudolf), "Berlin Tempelhof", *Der Flughafen* 6, 1938 et Rignault (Bernard), "Paris-Le Bourget: histoire d'un site aéroportuaire", in Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005, p75

¹⁴² Brodherson (David), " 'An Airport in Every City': The History of American Airport Design", in Zukowsky (John), ed, *Building for air travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, op. cit., pp 67-95

L'instrument d'une large campagne de promotion

De là, comment vont s'élaborer les premiers modèles aéroportuaires ? “ L'aéroport moderne, comme la gare de chemin de fer, deviendra la porte d'entrée de la ville qu'il desservira. Pour cela, il doit incarner la noblesse et la qualité d'un monument public. [...]. Construisez le nid et les oiseaux viendront. ”¹⁴³ Certes, des références connues et éprouvées sont convoquées dans la réflexion aéroportuaire, par exemple les gares ferroviaires ou les ports, auxquels les aéroports devront d'ailleurs leurs premiers patronymes de « gare aérienne » ou de « port aérien ». Cependant, les stratégies de développement de l'aviation commerciale confèrent à l'aéroport un rôle clé dans l'organisation de la mobilité aérienne. Celle-ci nécessite vraisemblablement d'inventer une nouvelle figure : d'abord, pour accueillir confortablement la future clientèle, ensuite pour promouvoir le transport auprès du plus grand nombre, enfin pour donner toute confiance dans une nouvelle mobilité, dont les accents héroïques peuvent faire fuir ceux qui ont peur du risque. Il faut donc créer une structure qui incarne à la fois stabilité, confort et nouveauté, en un mot une foi dans l'avenir. Par ailleurs, si l'imaginaire de la ville aérienne rencontre une forte adhésion, les modèles de l'aéroport infiltré dans les dispositifs urbains, trouvent leurs limites. Nuisances, accidents, le public est au fait des défauts du transport aérien, et ne peut se satisfaire de rêves urbains pour se transformer en passager enthousiaste. Parallèlement à la réflexion sur les modèles de ville aérienne, qui se poursuit jusque dans la première moitié des années 30, l'aéroport émerge ainsi peu à peu, comme nouvelle figure stratégique de l'entrée de l'aérien dans l'univers urbain.

Les Etats et les villes sont ici des acteurs importants de cette nouvelle entreprise. Aux Etats-Unis, l'investissement fédéral lancé par Franklin D. Roosevelt à l'occasion du *New Deal*, se traduira par l'implication du *Work Progress Administration* (WPA) dans la promotion du transport aérien. Souhaitant doter les villes d'une infrastructure performante, la WPA lancera dans les années 30 un large programme d'aide financière et technique au développement des aéroports municipaux. Cette entreprise ambitieuse n'est pas sans rappeler celle que le président Eisenhower lancera dans les années 50 pour la réalisation d'un grand programme fédéral autoroutier.¹⁴⁴

Les villes s'intéressent de plus en plus à leur desserte aérienne, ainsi qu'à leurs infrastructures. Nous l'avons vu, il s'agit pour elles de reprendre la maîtrise d'un transport naissant. Egalement de s'inscrire dans un système de communication national, puis mondial, après l'exploit en 1927, de la traversée de l'Atlantique par Lindbergh. Non seulement la mobilité aérienne permet d'imaginer un nouvel avenir optimiste pour les villes, mais elle constitue un défi stratégique en termes de positionnement sur les cartes nationales et mondiales. Le cas de New York est assez emblématique du tournant pris par les villes à cette époque. A la fin des années 20, la ville de New York souffre de l'absence d'un aéroport performant

¹⁴³ “The modern airport, like the railway station, will become the gateway to the city which it serves. It must possess dignity and quality in keeping with its important civic character [...]. Build the bird house and the birds will come”, “Airports- The new architectural opportunity”, *Architectural Forum*, April 1929, pp593-602

¹⁴⁴ Bednarek (Janet R. Daly), *America's Airports*, op. cit., pp98-106

qui lui serait rattaché. Les sites du Queens ou du New Jersey, sur lesquels des plateformes aériennes sont en cours de construction, ont été choisis par opportunité, mais ont semble-t-il bridé son ambition aéroportuaire. Ouvert en 1931, l'aéroport de la ville *Floyd Bennett*, dessert moins bien New York que celui de Newark, ouvert en 1928. La situation est de plus en plus difficile à supporter pour la cité New-Yorkaise qui se veut capitale mondiale. La ville fait des efforts pour installer un système de transit rapide vers Manhattan, mais les projets échouent. L'endroit le plus central, Manhattan, est déjà trop construit pour permettre la construction d'un aéroport conventionnel. Les propositions pour aménager un terrain au sommet d'une couronne de gratte-ciels, ou sur l'eau, à l'instar du *Rotary Airport* de Norman Bel Geddes, aspirent à créer une plateforme dans la ville. Mais de nombreux obstacles viennent entraver ces projets. Le bruit bien sûr, également la question économique. En effet, l'absence de solvabilité de l'économie aérienne et la crise financière de 1929, mettent en péril de nombreux projets de long terme. L'obstacle est technique enfin. En 1925, les experts parlent de pistes de 800 mètres au moins. Publié la même année, le projet de Martin Beck de couronnement d'un *superblock* par une plateforme d'atterrissage, ne prévoit pourtant qu'une toiture de 400 mètres de côté, immense pour un gratte-ciel, mais pas assez pour une piste.¹⁴⁵

C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre l'intensification du débat aéroportuaire que connaît le tout début des années 30. En parallèle des réflexions engagées dans le cadre de la planification régionale, une compétition est ainsi lancée en 1929 par la *Lehigh Portland Cement Company*, entreprise spécialisée dans la production de ciment, et très intéressée par les nouveaux chantiers d'infrastructures qui s'annoncent. La compétition recueille plus de 250 contributions, et bénéficiera d'un retentissement international. Parmi les membres du jury de la *Lehigh Airport Competition*, on compte de nombreuses figures New-Yorkaises, parmi lesquelles Harvey Wiley Corbett, président en charge du programme, et Raymond Hood, président du jury.¹⁴⁶

Cette intensification n'est pas limitée qu'à New York, ni même aux Etats-Unis. Le tournant des années 30 est ainsi marqué par une série d'événements de grande ampleur, attestant d'un nouveau pic d'intensité mondial. La consolidation du transport aérien commercial, avec la mise en place de lignes régulières par exemple, explique pour partie cette prise de conscience ainsi que sa généralisation

¹⁴⁵ Sur les questions relatives au « problème aéroportuaire » à New York, lire en particulier la série des 3 articles qui leur est consacrée : Holme (John C., Jr), « Surveying the Airport Problem In New York City », *Aviation*, 11 Janvier 1930, pp56-58; 25 janvier 1930, pp157-161 ; 1^{er} Février 1930, pp198-200 et de Corn (Joseph), *The winged gospel*, op.cit., pp105-106 ; Egalement sur le *Rotary airport* et les dispositifs imaginés pour le nouvel aéroport de New York par Norman Bel Geddes, lire de Bel Geddes (Norman), « By Air Tomorrow », in *Horizons*, Boston, Little Brown and Company, pp79- 121

¹⁴⁶ Le jury de la *Lehigh Airport Competition* réunissait 25 autorités reconnues dans les champs de l'architecture, de l'ingénierie, du *city planning* et de l'aéronautique. Les prix couvraient une somme de 10000 dollars, et furent attribués aux 4 premiers projets primés qui étaient, dans l'ordre ACZimmerman et William HHarrison (Los Angeles), premier prix ; C. Gifford Rich (Chicago), deuxième prix ; Odd Nansen (East Orange, New Jersey) et Latham C Suire (New York), troisième prix ; Will Rice Amon (New York), quatrième prix. Les résultats du concours ont été publiés dans Lehigh Portland Cement Company, *American Airport Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990. Il s'agit de la réédition du document publié en 1930, à l'issue de la compétition. Lire aussi « The Lehigh Airports Competition », *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp75-106 ; D'autres lieux d'échanges permettent une confrontation des pratiques. De larges conférences sont ainsi organisées en 1929. Lire de Gale (Charles H.), « The First National Airport Conference », *Aviation*, N°26, 1^{er} Juin 1929, p1879, et du même auteur, « The Second National Airport Conference », *Aviation*, N°28, 24 Mai 1930, pp1037-1040

internationale. Également le développement très intense de la planification régionale, dont l'échelle de réflexion s'accorde bien avec les questions aéroportuaires. La formule du concours d'idées fait ainsi florès en Europe et aux Etats-Unis, formule d'ailleurs inédite pour un projet relatif au transport. L'ouverture aux possibles que semble laisser supposer l'aéroport s'en retrouve confortée. A côté de la grande compétition de *Lehigh*, le *Beaux Arts Institute of Design* lance à nouveau un certain nombre de concours d'idées ayant tous pour thème l'aéroport de New York. A Londres, le *Royal Institute of British Architects* (RIBA), initie quant à lui une large compétition internationale.¹⁴⁷ Enfin, les grands événements urbains qui vont avoir lieu dans la deuxième moitié des années 30, expositions universelles notamment, vont être l'occasion de poser la question d'un équipement de niveau international.

Comment l'aéroport est-il projeté ? Cet ensemble de manifestations, compétitions, démarches de planification, offre un corpus riche pour investir la question. Celui-ci est en effet suffisamment divers, à la fois par les lieux où elles se produisent, France, Etats-Unis, Allemagne, Grande Bretagne,..., mais également par la définition de leurs programmes : thème générique dans les compétitions de *Lehigh* ou de la RIBA, thème localisé de l'aéroport situé dans un contexte particulier à New York ou Berlin, ou encore thème inscrit dans une problématique plus largement urbaine, dans les contextes des expositions et grandes manifestations internationales de la deuxième moitié des années 30.

La nouvelle frontière urbaine

S'agissant des concours lancés par le BAID, le parallèle que l'on peut établir par exemple avec la compétition organisée en 1925, permet de cerner un certain nombre d'évolutions. On note en effet une progression dans les intitulés des programmes. En 1925, l'avion s'invitait en ville sans infrastructure médiatrice. De 1931 à 1936, trois nouveaux concours vont être lancés. Les intitulés sont respectivement « An air terminal for the city of New York » (1931), « An airport terminal » (1934), « An airport building near a metropolis » (1936). En 1931, le terminal apparaît comme infrastructure urbaine, en 1934, l'aéroport est nommé comme entité spécifique, occupant d'abord les rives de la ville, puis s'en éloignant en 1936.¹⁴⁸ [III.3.2]

Dans les projets soumis à la compétition *Lehigh* au tout début de l'année 1930, l'aéroport n'est que très rarement situé au « centre » de la ville dense, et lorsque c'est le cas, les projets sont classés hors compétition, dans le champ de l'irréalisable. Un projet d'aéroport circulaire, construit en superstructure au-dessus d'un quartier de gratte-ciels, est ainsi publié hors catégorie, attestant de sa non recevabilité selon les critères de la compétition, malgré l'intérêt que le jury

¹⁴⁷ Sur la compétition organisée par la RIBA, consulter «RIBA aerodrome competition», *The Architects' Journal*, N69 30 janvier 1929, pp208-211; «RIBA, Competition for a Design of an Aerodrome», *Journal of the Royal Institute of British Architects* 36, N8, 23 Février 1929, pp325-26.

¹⁴⁸ Sur les compétitions organisées par le BAID, consulter « An air terminal for the city of NY », *Beaux Arts Institute of Design* (BAID), 7, octobre 1931, pp 3-4 et pp 6-14; « An airport terminal », *Beaux Arts Institute of Design* (BAID), 10, Octobre 1934, avec comme site celui de *Governor's Island*; «An airport building near a metropolis», *Beaux Arts Institute of Design* (BAID), 27, février 1936, pp16-22

lui porte. Analysant les projets du concours, Archibald Black souligne le mélange d'intérêt et de critique que lui inspire le projet : « Se projetant très loin dans le futur, ce dessin soumis par H. Altvater de New York, propose une immense structure en forme de roue, reposant sur de nombreux gratte-ciel. Voici un dessin visionnaire, qui est ici publié pour son originalité, plus que pour son aspect pratique. Car, bien évidemment, ce dispositif serait d'un grand danger d'utilisation. »¹⁴⁹

Si les aéroports projetés ne semblent plus incarner ici le phare métropolitain de la ville dense, ils sont presque toujours situés dans une zone aménagée, ou du moins viabilisée. Cette nouvelle situation leur confère un caractère particulier. A la fois en limite de ville, et intégré dans une trame périphérique, l'aéroport marque une double appartenance à la ville qu'il dessert et à son horizon de frontière. Cette caractéristique se lit bien dans les plans soumis au jury. La disposition des bâtiments aéroportuaires marque systématiquement une frontière entre le terrain d'atterrissage et l'esplanade d'arrivée des passagers et visiteurs. Si elle fait certes écho au système côté ville/ côté quai des gares, qui a déjà développé ce principe, elle marque aussi l'aéroport comme une nouvelle limite urbaine, voire métropolitaine. [Ill.3.3]

“L'aéroport devrait être partie prenante du plan de la ville [...] De même que l'aviation deviendra certainement l'un des moteurs les plus importants de notre civilisation, de même l'aéroport du futur concentrera l'ensemble des activités d'une communauté. [...] L'aéroport doit incarner dignité et permanence. Il doit stimuler la confiance dans l'aviation [...]. Je pense qu'un aéroport peut être un véritable centre civique, un espace pour la détente et le divertissement, comme pour le commerce et le transport aérien, un endroit que les citoyens peuvent visiter avec fierté [...]”¹⁵⁰

C'est par ces mots que Francis Keally, membre du *Board of Program* de la *Lehigh competition*, en qualité de consultant en *urban planning*, qualifie l'ambition que doivent poursuivre les projets aéroportuaires. Projets distincts, mais placés en limite, les aéroports présentés à la *Lehigh competition*, sont presque toujours situés en bordure d'une ville environnante, qu'ils prolongent tout en se différenciant. Les liens sont établis par la trame des boulevards, parfois la station de métro ou la gare. Des parcs sont aménagés, une place réunit un ensemble de services urbains (terrains de loisirs, foire, hôtel, commerces, école d'aviation, terrains de sport, ...).

« Le port doit être aussi agréable depuis l'air que depuis le sol ». Les quatre projets remarquables et primés, développent ce même souci d'avoir des activités connexes de confort et d'agrément. Une *plaza*, des hôtels, commerces,

¹⁴⁹ « Looking far into the future, this design submitted by H. Altvater of New York, suggests a huge wheel resting on the roofs of many skyscrapers », in Lehigh Portland Cement Company, *American Airport designs*, pp48-49 et lire p93 le commentaire de Archibald Black « autorité reconnue sur les questions aéroportuaires », sur le projet: «A visionary scheme published for its originality rather than for any elements of practical utility. Obviously, this plan would involve excessive danger in use. »

¹⁵⁰ “The airport should be part of the city plan [...] As surely as aviation will develop into one of the most important factors of our civilization, so surely will the airport of tomorrow concentrate all the activities of a community within its boundaries [...] The airport must have an atmosphere of dignity and permanence. It must create confidence in aviation, an end that can be accomplished through beauty, as well as through orderliness of technical procedure. I believe an airport can be made a real civic center, a place for recreation and entertainment, as well as for the business of flying; a place citizens can visit with pride and where they can spend idle hours pleasurably” Keally (Francis), « Architectural treatment of the airport », November 1930, *The architect and engineer*, pp 43-51

divertissements, terrains de foire parfois : l'esplanade qui borde le bâtiment de l'aérogare constitue le support pour toute une série d'activités qui n'ont rien de nouveau, ni dans leur thème, ni dans leur dimension, mais sont réunies pour l'occasion. Longiligne, le bâtiment principal a quant à lui, une salle d'attente « similaire à celles que l'on rencontre dans les gares de chemin de fer », un grand restaurant, des commerces, « des services d'immigration et de douane, comme dans les ports ». ¹⁵¹ Son architecture emprunte aux gares, ou aux bâtiments portuaires. Un autre projet dévoile un terminal de style moderniste, couvert par des ailes protégeant les passagers embarquant et débarquant.

Malgré la présence de Corbett et Hood dans le jury, et la concomitance de leurs propres réflexions, les aménagements suggérés ne semblent pas traduire un élan aussi réformateur que celui auquel sont rompus nos visionnaires. Ceci tient sans doute au principe et au cadre de la commande. Cependant, les propositions n'en révèlent pas moins un certain nombre de caractères novateurs. L'abstraction des plans surprend au premier abord. Elle semble faire écho aux nouvelles images produites par la vision aérienne, qui se projettent ici dès la conception. Figurant d'un seul tenant un ensemble de grande échelle, elles distendent les mesures tout en ordonnant de manière régulière voies, jardins, bâtiments.

Côté piste, un large terrain se déploie, couvrant plusieurs *blocks*. Le dessin surprend par l'effet de compression, que traduisent la taille inédite du terrain et son intégration parfaite dans la géométrie de la trame environnante. La réduction a aussi pour effet de brouiller la compréhension des échelles. Le dessin des pistes dilate les voies tout en les agençant selon un motif décoratif - l'étoile par exemple -, dont la finalité peut aujourd'hui laisser perplexe. Il en est de même des bâtiments. Immenses par leur taille, mais respectueux des canons urbains couramment rencontrés - symétrie, axialité, motifs ornementaux -, les projets s'approprient les figures connues pour les amplifier dans une figure de la distension.

Du côté des dispositifs, des innovations retiennent l'attention du jury de la *Lehigh Competition*. Dans le projet lauréat, les passagers descendent, par des rampes séparées, dans un passage souterrain, qui les conduit vers une plateforme en étoile, au-dessous du centre du terrain d'atterrissage. Là, des tunnels conduisent vers l'avion de leur choix. Ce dispositif fait d'ailleurs écho à celui que développent en parallèle Corbett et Keally dans leur « Aéroport du futur ». La thématique de la consolidation est également à retenir. Sont en effet assemblées toute une série d'activités que la ville ne peut que rarement réunir en un seul lieu. Ici, terrains d'amusement, foires, terrains sportifs, lieux de spectacle, commerces et services, moyens de transport, parcs, ..., sont réunis autour de l'esplanade, et accueillent visiteurs, passagers et riverains. L'aéroport n'est pas une structure réservée uniquement au passager, mais figure une sorte d'attraction, nouvelle et accessible à tous.

Une notion est souvent mise en avant, celle du futur comme paramètre du projet. En parallèle des réflexions américaines, la France s'interroge aussi sur ses infrastructures aéroportuaires. Question récurrente qui revient souvent dans les

¹⁵¹ Lehigh Portland Cement Company, *American Airport Designs*, op.cit., p13

débats, celle de la rapidité des évolutions des techniques, du trafic également, et de leur impact sur des projets qui ne manqueront d'être bousculés. Il s'agit d'ailleurs d'un débat qui ne procède pas exclusivement de l'expérience des aéroports, mais aussi d'autres infrastructures, des gares par exemple. Les vives critiques dont fait l'objet, au début des années 30, l'aménagement de l'aéroport du Bourget, dévoilent ainsi les risques d'une absence de planification. Les partisans d'un aménagement raisonné de la plateforme s'insurgent contre le projet d'implantation d'une nécropole dans l'environnement immédiat de l'aéroport, et fustigent l'amateurisme et l'absence de coordination des responsables de l'aéroport :

« Pas de constructions, des champs, le « bled ». [...] Les avions arrivent, passent, se posent, s'arrêtent, repartent [...] De cette vie aérienne, naît une vie terrestre. Bureaux, ateliers, logements, bistros, gargottes [...] Un « lotisseur » flaire la bonne affaire, rafle les terrains et commence à construire 'en vertu de la loi Ribot ou de la loi Loucheur'. En deux ou trois ans, ça y est, l'aérodrome est encerclé d'une agglomération de bâtiments plus ou moins importants, qui vont de l'infâme bicoque à la luxueuse villa 'payable en 15 ans'. La panne, c'est désormais l'atterrissage sur les toits ou dans les sentiers boueux du lotissement. C'est à coup sûr l'accident, peut-être la catastrophe. Et l'encercllement sera d'autant plus rapide, plus dense, plus redoutable que l'aérodrome prendra vite une activité plus grande [...] Le Bourget est en passe de devenir une véritable cité dont la nécropole sera le complément désastreux. Ici, veut-on faire du Bourget un exemple de l'urbanisation, c'est la prévision de la ville rationnelle, planifiée à long terme, le contraire de la ville qui s'étend sans contrôle et selon des coups. »¹⁵²

Face au retard d'une loi qui instituerait des servitudes pour les agglomérations et les terrains avoisinant les aérodromes, l'article préconise que l'Etat achète les terrains, permettant par là-même de protéger les aérodromes d'une urbanisation non maîtrisée. De leur côté, les Américains réfléchissent à de nouvelles règles de *zoning*, permettant de protéger l'aéroport de la ville.¹⁵³

Au-delà des mesures de préemption, c'est aussi le plan des futurs aéroports qui est interrogé. L'architecte Jean Royer propose en 1931, un projet pour le nouvel aménagement de l'aéroport du Bourget. Saluant l'initiative, un article de la revue *Les ailes* précise : « Le vaste plan qu'a étudié M. Jean Royer pour l'aménagement du Bourget en un véritable aéroport digne de Paris est incontestablement séduisant. [...] Comme il serait vain de reconstruire un port aérien tout entier après un temps aussi court [une durée de 20 ans], le projet [de Mr Royer] a été établi avec le souci de permettre une extension pratiquement indéfinie si ces prévisions venaient à être considérablement dépassées.»¹⁵⁴ [III.3.4]

La proposition de Royer s'inscrit dans l'esprit des réponses de *Lehigh*. Projetant une esplanade imposante, répondant aux canons hérités des Beaux Arts, l'architecte évoque largement cette question du temps et de la planification sous incertitude : « Il faut donc écarter des solutions proposées tout ce qui peut avoir un caractère provisoire et bâtir l'aéroport de telle manière qu'on puisse toujours

¹⁵² « Pour sauver nos aéroports, L'Etat devrait acheter du terrain aux abords des grands aérodromes. », *L'Aviation Marchande*, N594, 3 novembre 1932, p8

¹⁵³ Plus qu'à préserver la ville de l'aéroport. Bednarek (Janet R. Daly), *America's Airports*, op. cit., pp140-149. Lire également de Keally (Francis), "How airports will affect zoning laws", op.cit

¹⁵⁴ Desbordes (Pierre), « Réalisera-t-on au Bourget, le projet de M Jean Royer ? », *Les ailes*, 24 Décembre 1931, N549

se servir de l'élément constitutif pour l'adapter à des agrandissements successifs. [...] Ce qu'il faut pour l'aéroport de Paris, c'est un plan d'ensemble à longue échéance, qui tienne compte de ce que seront les besoins de l'avenir ». ¹⁵⁵ Proche des architectes Prost, Royer et Beaudouin, l'architecte Urbain Cassan souligne à son tour, en 1936, la nécessité d'un plan d'ensemble. Déjà concepteur de plusieurs gares de chemin de fer, il s'intéresse particulièrement au sujet aéroportuaire et lui consacre un certain nombre d'écrits et de projets, s'inscrivant à la fois dans la démarche de planification régionale, et dans les différentes controverses sur le redéploiement éventuel du système aéroportuaire parisien. Ainsi, le parallèle avec l'aménagement des banlieues urbaines lui sert-il souvent d'écho amplificateur : « Il faut bien que les édifices doivent s'échelonner dans le temps, leur donner le caractère d'une architecture d'ensemble et non celui des constructions anarchiques que l'étranger sait souvent éviter, mais que, il faut bien le dire, l'administration française a laissé s'élever avec une béatitude coupable : édifices pour les douanes, les chemins de fer, les postes ; tout cela à l'image des banlieues pustulées, sent le désordre, le laisser-aller ou l'ignorance. » ¹⁵⁶

De la réforme au modèle, le projet transfert

L'analyse des textes et des projets diffusés à cette époque révèle deux constantes. Dans sa matérialité, l'aéroport s'approprie de nombreuses références urbaines : gares, ports, parcs et jardins, nouvelles activités commerciales et sportives, de loisirs et de spectacles. Par ailleurs, le modernisme est nettement moins accusé que dans les concours du milieu des années 20. Non seulement la plateforme d'atterrissage projetait des questions du futur mais, dans sa matérialité, elle s'appropriait les dispositifs les plus contemporains. Ici, les compositions reprennent des références plus connues. La structure urbaine est extrapolée en référence à une trame classique. En même temps, de nouveaux modèles apparaissent, tels que l'abstraction et la distension spatiale, l'assemblage de fonctions auparavant séparées, l'extension sans limites. Prévoir l'inconnu, dilater et condenser la ville en même temps : dans ses concepts, l'aéroport cristallise des problématiques qui sont au cœur du débat métropolitain.

Cette analyse incite à revenir aux projets imaginaires de villes du futur. En effet, quels liens peut-on établir entre ces compétitions et les projets contemporains que développent au même moment Ferriss, Neutra, Corbett, Lurçat, Beaudouin et Lods? Visionnaires et acteurs professionnels, certains, parmi eux, participent d'ailleurs aux deux entreprises. Dans les projets de ville aérienne, nous avons vu que l'aéroport n'est pas considéré comme un type à part, objet parallèle ou ex-urbain, mais comme une structure de la ville qui la perfuse et la transforme. Dispositif, centralité, système, ces prismes par lesquels l'infrastructure aérienne est explorée, révèlent que l'aéroport est indispensable au projet urbain dont il participe. L'aéroport gratte-ciel légitime la ville archipel de Ferriss ; l'aéroport souterrain conforte la ville superposée de Corbett ; l'aéroport de Neutra justifie la rupture des représentations que suggère sa *Rush Reformed City*. Côté français, le

¹⁵⁵ Ibid

¹⁵⁶ Cassan (Urbain), *L'infrastructure servante de l'aviation*, Ducros et Colas, Paris, 1936, p46 ; Source Archives du Musée de l'air et de l'Espace, Le Bourget, Ref 16 16460

projet de Lurçat illustre sa vision d'une association systémique de la ville et de la métropole. Beaudouin et Lods enfin ne conçoivent pas leurs extensions du futur sans l'aérien, comme nouvelle centralité moderne réconciliant la ville consolidée et la ville du futur.

La série de compétitions aéroportuaires qui vient d'être évoquée, marque au moins une différence. L'aéroport n'apparaît plus comme une structure intrinsèque de la ville. Et lorsqu'il souhaite rentrer dans ce cadre, il en est chassé par l'appellation de fantasmagorie. Inséré en périphérie urbaine, l'aéroport n'impulse pas de modification spatiale ou physique de la ville environnante. En revanche, là où les deux champs d'imagination se rencontrent, c'est lorsque l'on note que l'aéroport reprend tous les attributs de la ville, en les extrapolant selon les nouveaux modèles que cristallise dans le même temps l'imaginaire de la ville aérienne : la distension - de la trame, du bâtiment, de l'espace ouvert -, la consolidation - des fonctions, par superposition ou assemblage en un même lieu -, l'émergence d'une nouvelle centralité excentrée, l'inscription dans un système, le marquage d'une identité forte.

Certes, les matérialisations visibles diffèrent sensiblement des projets imaginés simultanément par les visionnaires urbains. Ces écarts procèdent d'une différence sensible des contextes de production des images. La plupart du temps, l'imaginaire de la ville aérienne est produit par des auteurs qui s'autosaisissent d'une question, sans aucune contrainte de commande. Les images aéroportuaires des compétitions s'inscrivent, elles, dans une dynamique de projet et de réalisation éventuelle. Cependant, malgré ces écarts, les vecteurs selon lesquels ces différentes images sont projetées, paraissent semblables, ce qu'atteste aussi la publication dans les mêmes supports, des projets hors concours d' « Aéroport du futur », et des résultats de la *Lehigh Competition*.¹⁵⁷ Les modes de pensée semblent se rejoindre sur de nombreux points. Les auteurs de l'imaginaire et les acteurs des compétitions font d'ailleurs souvent partie du même groupe ou du même système d'idées. Agrandissement, consolidation, excentrement des centralités, les modèles expérimentés par les réponses aux compétitions aéroportuaires sont les mêmes qui nourrissent l'imaginaire parallèle. Mais, cette fois-ci, l'ensemble conduit à projeter un objet périphérique, total et autonome, en même temps qu'il intègre toutes les citations urbaines de la ville d'accostage. La situation s'inverse donc. Ici, l'aéroport ne réforme plus la ville existante en captant ses références les plus modernes. Il invente hors de son périmètre un nouveau modèle, en captant ses références les plus conventionnelles. Si les vecteurs de l'invention de l'infrastructure aérienne sont parallèles, la matérialisation du projet opère un transfert d'un schéma où la ville domestiquait l'aérien pour se réformer, vers un schéma où c'est l'aéroport qui s'approprie l'urbain pour s'inventer. En favorisant le transfert d'un certain nombre d'idées en gestation, vers une matérialisation réelle, l'aéroport figure en quelque sorte une utopie-projet, c'est-à-dire un compromis permettant d'associer les visions et les positions des différents acteurs en présence.

¹⁵⁷ Dans le numéro de Janvier 1930 de la revue *Architectural Forum*.

III.2- Réaliser l'aéroport

Malgré la profusion et l'importance des concours d'idées aéroportuaires, il faut attendre le milieu des années 30, pour que s'engage en plusieurs endroits un programme ambitieux de réalisation d'aéroports internationaux. La progression du trafic aérien justifie la mise en place de nouveaux programmes. En 1936, date du lancement des travaux de rénovation de l'aéroport, Berlin-Tempelhof accueille déjà 200 000 passagers. L'émergence de certaines manifestations mondiales va aussi précipiter la réalisation de l'ambition, opérant en quelque sorte comme catalyseur. Les grandes expositions universelles de New York et Paris, les manifestations berlinoises initiées par le Troisième Reich pour imposer sa puissance, vont stimuler les premières grandes réalisations aéroportuaires qui, en retour amplifieront le rayonnement de ces événements urbains.

Aéroport et exposition : cadre ou sujet ?

Le parallèle entre la réalisation des premiers aéroports internationaux et les grandes expositions ou manifestations urbaines de la fin des années 30, est d'autant plus tangible que ces derniers adoptent comme objet principal d'investigation, la ville. En vue de la commémoration de son 700^{ème} anniversaire en 1937, Hitler confie le réaménagement de Berlin à l'architecte Albert Speer, futur ministre de l'Armement. La ville fait l'objet d'un plan de refondation préfigurant le rêve mégalomane d'une capitale du 3^{ème} Reich, *Germania*. L'aéroport de Tempelhof, complètement transformé par le projet, en est une réalisation préfiguratrice.¹⁵⁸ De son côté, Paris veut faire honneur à ses visiteurs et à son prestige. L'Exposition de 1937 sera l'occasion de rénover en profondeur l'aéroport du Bourget. L'exposition de New York enfin, ouverte en 1939, projette le futur à l'aide de dispositifs inventifs, qui mettent la ville en maquette, en film, ou en attraction. Le *Futurama*, la *Democracity* figureront les spectacles les plus visités de la manifestation.¹⁵⁹ Ouvert lui aussi en 1939, le nouvel aéroport, rebaptisé aéroport LaGuardia, du nom du maire de New York, est destiné à accueillir une partie des visiteurs de l'exposition.

La réalisation de l'aéroport est le fruit d'une longue bagarre opposant les deux villes de Newark et de New York. L'aéroport de Newark a jusqu'alors drainé une

¹⁵⁸ Sur les projets de transformation de la capitale berlinoise, dans l'Allemagne nazie, lire de Larsson (Lars Olof), *Albert Speer, le plan de Berlin, 1937-1943*, Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1983 et de Frank (Hartmut), « Les métamorphoses de l'architecture moderne dans l'Allemagne nazie », in Cohen (Jean-Louis), ed, *Les années 30, L'architecture et les arts de l'espace, entre industrie et nostalgie*, Editions du patrimoine, 1997, pp106-126

¹⁵⁹ Sur les divers pavillons de « Ville du futur », réalisés à l'exposition de New York (1939-1940), lire en particulier de Kihlstedt (Folke T.), « L'utopie réalisée, Les expositions universelles des années 30 », in Corn (Joseph), ed, « Rêves de futur », *Culture technique*, N28, 1993, pp 102-117 . L'un des films les plus diffusés, *The city*, à la réalisation duquel Lewis Mumford contribue, dresse un panégyrique de la ville de l'avenir, communauté décentralisée baignant dans un parc, libérée de ses fardeaux industriels aliénants. Le film commence d'ailleurs par l'image d'un avion en vol, qui figure la métaphore du *Flight from the city*, sur laquelle nous reviendrons au chapitre 9. Il sera projeté en continu dans l'exposition. Lorentz (Pierre), Mumford (Lewis) et Rodakiewicz (Henwar), *The City*, 1939, Sources Columbia University.

grande part du trafic de la métropole, fort du soutien des compagnies aériennes et aéropostales, qui y avaient élu domicile. Mais la ville de New York ne peut se satisfaire d'une telle solution. L'anecdote selon laquelle le nouveau maire de New York, Fiorello La Guardia, de retour d'un voyage en Floride en 1934, refusa de descendre de son avion à Newark, prétextant que son billet mentionnait New York comme destination finale, est révélatrice du conflit critique qui se joue alors dans la métropole. La compétition que se livrent les deux villes pour obtenir la première place sur le plan aéroportuaire, est relayée et amplifiée par la presse locale. Les journaux prennent partie pour l'un ou l'autre des protagonistes, invitant à nouveau la question aérienne sur la scène médiatique.¹⁶⁰

Coup de génie ou opportunité bien saisie, c'est à la fois l'investissement fédéral sous forme d'aides généreuses accordées aux villes, et l'exposition internationale, qui vont offrir à La Guardia, la réalisation de ses rêves. L'aéroport est réalisé comme infrastructure majeure de la ville, destinée à favoriser le succès de l'exposition auprès de ses visiteurs internationaux. Prétexte, plus que nécessité impérieuse, l'exposition fait basculer le sort des aéroports New-Yorkais. L'aéroport LaGuardia ouvre le 15 Octobre 1939. Abandonné par les compagnies qui ont migré vers les nouvelles installations, l'aéroport de Newark ferme momentanément ses portes en Mai 1940.¹⁶¹

Cette association de l'aéroport et du grand événement urbain, met en relief les ambiguïtés de la figure de l'aéroport. Indispensable pour accueillir des manifestations vers lesquelles vont affluer les visiteurs, hôtes prestigieux, étrangers, il est un support de l'exposition. Outil démonstratif de la créativité urbaine, il en est aussi l'un des joyaux même s'il ne se situe pas toujours dans son périmètre à proprement parler. Événement inédit, il figure une nouvelle attraction pour les masses populaires. Cette situation duale fait écho à celle que traversent les expositions des années 30, dont les thèmes futuristes contrastent fortement avec le cadre dans lequel elles se déroulent. Elles aussi sont conçues pour accueillir de grandes masses de visiteurs. A ce titre, elles empruntent des références connues, canons classiques éprouvés et emblématiques de l'image que l'on se fait de la ville qui reçoit. En même temps, elles y projettent le thème du futur. [III.3.5]

Pour certains observateurs, la déception sera au rendez-vous : « Il semble bien que New York ait fondé l'image du Monde de demain – qu'il s'était donné pour tâche d'évoquer– sur un plan usé du Vieux Monde. »¹⁶² La critique que formule André Hermant sur l'exposition de New York est de même nature que celle que portent l'architecte Robert Mallet-Stevens sur l'exposition de Paris, dont le caractère statique et chaotique est dénoncé, tout comme l'absence d'ambition

¹⁶⁰ Lire notamment "New York as an Air Terminal", *The New York Times*, 28 Août 1936 et "Replies to Ellenstein", *The New York Times*, 29 septembre 1938. North Beach Airport est le nom original de l'aéroport. Ellenstein est en 1938, le maire de Newark.

¹⁶¹ Sur cet épisode critique de la naissance de l'aéroport de La Guardia, lire de Teets (Florence), « The little Flower's folly », *Pegasus*, Octobre 1954, pp1-15, de Bednarek (Janet R. Daly), *America's Airports*, op.cit., pp106-114, et de Kessner (Thomas), « The airport of the New world and the world of Tomorrow », in *Fiorello H. La Guardia and the making of the modern New York*, McGraw-Hill Publishing Company, 1989, pp432-439

¹⁶² Hermant (André), « New York 1939 », *Architecture d'Aujourd'hui*, 1-2/1940, p38

réformatrice : «Une exposition, c'est la naissance d'un quartier neuf, c'est le point de départ d'une conception d'urbaniste. », regrette-t-il.¹⁶³

A Paris, le choix des principaux maîtres d'œuvre de ces grandes manifestations est aussi contesté. L'architecte Jacques Gréber est choisi par l'Etat français pour concevoir le plan de la future exposition capitale. A New York, les architectes Delano et Aldrich coordonnent comme architectes en chef, la conception de l'exposition de New York. Des architectes reconnus comme plus modernistes, tels que Ferriss, Bel Geddes, Corbett, ou Harrison, sont mandatés à leurs côtés pour réaliser certains pans du projet. Ici, l'ambiguïté d'un cadre qui se veut projeter la ville du futur mais n'en est pas moins tracé par les dignes héritiers de l'Ecole des Beaux Arts, est d'autant plus frappante qu'elle se cristallise dans un même lieu. *Futurama*, *Democracy*,..., figurent des scènes modernes dans un théâtre urbain classique.

Nous allons le voir, l'aéroport figure la même ambiguïté. Au coeur du projet de capitale du Troisième Reich, à proximité immédiate de New York, ou à distance de Paris, l'aéroport semble souffrir du même syndrome que les pavillons sensés exposer la ville du futur. La *City of Tomorrow* projetée dans le *Futurama*, dévoile d'ailleurs un aéroport dont les modèles – frontière et condensation - procèdent directement de la compétition de *Lehigh*. Rapporté à l'aéroport qu'empruntent les visiteurs à leur arrivée, l'événement induit une confusion entre le réel et la maquette. De même que l'on peut se demander si l'exposition est un écrin ou un joyau de la ville du futur, on peut s'interroger sur l'aéroport, qui apparaît à la fois comme cadre et sujet de l'exposition du futur.

Drapeau urbain

Si l'aéroport incarne un objet urbain, il s'inscrit aussi dans une concurrence mondiale, les villes se dotant toutes au même moment d'un aéroport flambant neuf. En cela, il incarne là aussi certains caractères de l'exposition universelle. Sorte de *Showroom* des plus belles innovations et réalisations du pays d'accueil, les expositions s'inscrivent dans une surenchère qui place les grandes capitales sur une scène mondiale de la concurrence. Les dossiers consacrés aux aéroports dans les revues professionnelles attestent de la mondialisation de l'objet, qui acquiert ainsi très tôt un statut inédit d'emblème de la compétition métropolitaine. L'ambivalence du terme de « porte d'entrée », qui figure dans la rhétorique aéroportuaire, doit à cet égard être soulignée. C'est à la fois une nouvelle façade de la ville pour ceux qui l'accostent, et une façade qui ouvre aux citoyens de nouveaux horizons. L'aéroport figure un drapeau urbain, à double titre : drapeau métropolitain pour la compétition internationale, et drapeau du futur pour la ville.

Les articles consacrés à la question aéroportuaire témoignent de l'importance de la concurrence urbaine. Le transport aérien ayant brisé les frontières et rétréci l'univers, le monde regarde les villes et les compare. « Une fâcheuse impression à l'arrivée. Dans cette région, Paris se présente mal par sa banlieue immédiate. La

¹⁶³ Mallet-Stevens (Robert), « L'esprit des expositions », Ibid, p37

capitale n'a pas le vestibule qui lui convient. L'idée selon laquelle l'aéroport est la façade nationale pour l'étranger, que cette image s'élargit au paysage découvert lors de l'accès et à l'Exposition. [...] En Allemagne, tout a été mis en œuvre pour frapper fortement l'esprit du passager aérien qui prendra contact à Tempelhof avec la 'grande Allemagne'.¹⁶⁴ L'image du port est couramment convoquée pour asseoir l'enjeu de carrefour de l'infrastructure. « [...] il s'agit de la France, Carrefour du Monde. C'est ce carrefour, cet aéroport géant où viendront converger les deux grandes lignes EST/OUEST, NORD/SUD qu'il faut construire, pour lui faire tenir cette place que Londres avait su gagner dans le domaine maritime. [...] Songeons à la ville nouvelle qu'il va falloir bâtir [...]. Pensez [...] à la richesse qui en doit découler pour tous et pour vous en faire une idée, rappelez-vous, HAMBOURG, ROTTERDAM ou BUENOS AIRES. »¹⁶⁵

Pour asseoir cette idée du drapeau symbolique, les discours convoquent largement l'urbain. Cette fois-ci, l'aéroport est quasiment assimilé à la ville : « L'aéroport, c'est comme une ville », explique Urbain Cassan : « On ne peut pas plus improviser ici que dans un problème d'urbanisme. Et au fond, nous faisons exactement de l'urbanisme, tout comme dans le tracé du plan général d'une ville [...] »¹⁶⁶ Le même auteur relie l'aéroport à une perspective de réforme urbaine : « Qui peut prétendre même qu'un jour les cités futures qui s'édifieront sur des terrains neufs, ou les villes qui se transformeront, ne porteront pas la marque profonde de leur liaison aérienne avec le reste du monde et qu'elles ne graviteront pas autour d'une dominante qui sera l'aéroport ? N'est-il pas alors apparent que : INFRASTRUCTURE = URBANISME ? » Faisant écho aux réalisations urbaines d'envergure qui se déploient 30 en Russie, au Maroc ou en Italie, Urbain Cassan met en avant l'importance de la volonté et du pouvoir, seuls moteurs possibles pour réaliser de grandes œuvres. La figure du démiurge est célébrée.¹⁶⁷ Pour faire écho à son ambition, il va d'ailleurs recourir à la métaphore aérienne : « L'aviation va vite. Nous sommes la génération qui aura vu se réaliser le rêve millénaire ; déjà, sur la durée d'une fraction de vie humaine, la réalisation de ce rêve a passé par des étapes foudroyantes. L'infrastructure qui devait suivre à la même allure est distancée et s'essouffle »¹⁶⁸. Et, manifestant son admiration pour l'Amérique, il appelle avec emphase à la réalisation du désir : « Leurs paroles affectent la forme d'un désir. Or désirer une chose veut dire qu'on ne la possède pas. Cet intervalle qui sépare le désir de la réalité, j'accepte aujourd'hui la tâche de le mesurer, [...] »¹⁶⁹

Avec le projet aéroportuaire, l'aménageur va retrouver son pouvoir de maîtrise et d'intervention à grande échelle. Ouvert en 1940, le nouvel aéroport fédéral de

¹⁶⁴ « Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types : Londres, Paris, Berlin et Marseille » *Urbanisme*, Numéro 66, Octobre-Novembre 1938, pp280-281. Numéro réalisé à l'occasion du III^e Congrès des Transports Aériens, organisé par le Comité français de Propagande Aéronautique, du 5 au 11 Décembre 1938, en concordance avec le XVI^e Salon d'Aviation.

¹⁶⁵ Extrait d'un document datant de la première moitié des années 30, figurant dans la Boîte aéroports 2, Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

¹⁶⁶ Cassan (Urbain), *L'infrastructure servante de l'aviation*, op. cit., p42

¹⁶⁷ Ibid, p74

¹⁶⁸ Ibid, p89

¹⁶⁹ Cassan (Urbain), « L'infrastructure », Texte de la conférence présentée Grand Palais, le 16 Novembre 1936, Source Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Ref 8B1601. Texte qui sera repris à l'occasion du Deuxième congrès des transports aériens. A noter que ce document reproduit en page 14, l'aéroport conçu par Corbett et Keally, avec comme légende : 'Anticipation' conçue en 1931 : *La Cité future* (Francis Keally, architecte)

Washington est ainsi loué pour son processus global de conception et la cohérence d'ensemble de son aménagement. L'intégration du projet dans un ensemble plus large est soulignée.¹⁷⁰ Parce qu'il agrège de multiples questions, parce qu'il renoue avec les grands projets intégrés, parce qu'il incarne un nouvel étendard urbain, susceptible de mobiliser toutes les fiertés, l'aéroport ressuscite les grandes ambitions urbaines.

Objet de prestige

La controverse que suscite le concours pour l'agrandissement du Bourget, s'inscrit aussi dans cette problématique. Le choix de l'emplacement de l'aéroport international de Paris, oppose en effet les partisans du renforcement du Bourget à ceux qui militent pour l'établissement d'un port intercontinental à Trappes. Le « Rapport général de la commission des transports aériens » sur « le choix d'un port aérien intercontinental dans la région parisienne », prend parti pour la solution présentée d'un port mixte à Trappes- Saint Quentin, arguant que « l'arrivée en avion au dessus de la région de Versailles ne manque pas de majesté et les accès dans Paris sont séduisants. ». La beauté du site est également mise en avant : « Ce facteur psychologique, qui n'est pas à négliger pour le voyageur étranger atterrissant en France, se présente très avantageusement dans la première solution et beaucoup moins dans la seconde [Le Bourget] ». L'accès dans la ville est enfin souligné. La gare des Invalides, prestigieuse malgré son état de désaffectation, peut plus facilement constituer la « Gare de l'air », que la petite gare de la Place Pereire, terminus ferroviaire.¹⁷¹

Partisan de cette solution, Urbain Cassan figure parmi les acteurs du débat, et se révèle très critique sur les attendus du concours du Bourget, en insistant *a contrario* sur les qualités du projet de Trappes, dont il marque l'intérêt majeur : « Je juge superflu de souligner davantage l'importance psychologique de ces deux arrivées dans la capitale, l'une qui jettera le voyageur venu d'Amérique, d'Asie, d'Europe centrale ou des pays scandinaves, au Bois de Boulogne, puis à l'Etoile et aux Champs Elysées, ces quartiers où l'urbanisme a mis une empreinte géniale, et dont les étrangers sont si friands ; l'autre qui le fera surgir du sol, sur l'Esplanade des Invalides, au quai d'Orsay, mot magique qui, pour toutes les puissances du monde, signifie politiquement 'La France' ». ¹⁷² Les partisans du Bourget répondent aux attaques, expliquant que le « mauvais visage » de Paris pourrait être embelli par l'aménagement de vastes pelouses fleuries le long de la ligne de chemin de fer, qui relierait l'aéroport aux gares parisiennes. « On a dit que le trajet du Bourget montrait aux passagers le « mauvais visage » de Paris, tandis que le parcours de Saint Cyr à la place de l'Etoile serait enchanteur. Dans ces conditions, il faudrait installer de vastes pelouses fleuries pour l'agrément des voyageurs du rail de Noisy-Le-Sec à la gare de l'Est, de Saint Denis à la gare du Nord, de Villeneuve-Saint-Georges à la gare de Lyon et de Choisy-Le-Roi à la

¹⁷⁰ Stuart (John), «The Washington National Airport», *Pencil Points*, Octobre 1940, pp602-611

¹⁷¹ Vago (Pierre), ed, avec la collaboration de Urbain Cassan, architecte et ingénieur, Dossier « Gares maritimes et aériennes », *Architecture d'Aujourd'hui*, N9, septembre 1936, p54

¹⁷² Extrait de Cassan (Urbain), *Le port aérien intercontinental de Paris*, 1931, pp55-58, Sources Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, Ref 4B48, boîte Aéroports

gare d'Austerlitz. » Le débat autour de l'avenir des banlieues parisiennes est timidement relancé.¹⁷³ [III.3.6]

La controverse sur le site du futur aéroport parisien est intéressante à plusieurs titres. Elle confirme la prégnance de l'image de l'aéroport comme porte d'entrée noble de la ville, qu'il s'agisse des défenseurs ou des pourfendeurs du Bourget. Dans l'une ou l'autre des situations, l'aéroport doit être remarquable, figurer l'image parfaite d'un urbanisme maîtrisé et ambitieux. Au-delà de l'aéroport lui-même, c'est l'ensemble du parcours de l'aéroport vers la capitale, qui doit donner une image narrative du visage de la ville, tel qu'on veut l'exhiber. La ville aspire à se montrer sous son plus beau jour.

En négatif, apparaît cependant une autre dimension qui marque une évolution des figures urbaines de l'aéroport, comme dans les projets soumis aux compétitions aéroportuaires, du reste. La dimension de l'aéroport comme structure réformatrice de la ville, semble en effet s'effacer des discours. La controverse insiste sur l'image, l'apparence, mais aucunement sur l'efficacité ou les effets structurels que pourrait avoir tel ou tel projet. C'est bien plus l'image de la grandeur, de la fierté nationale et urbaine, qui domine les échanges d'idées.

La même situation se retrouve Outre-Atlantique. En implantant son nouvel aéroport à proximité de l'exposition, la ville de New York profite d'une opération de prestige urbain pour promouvoir l'aéroport, tout en dotant l'exposition d'une innovation emblématique de la ville du futur. Cependant, là encore, le nouvel aéroport n'aspire pas à renouveler structurellement la ville. Malgré les dimensions impressionnantes du bâtiment, dont le hall fait 450 mètres de long, ni le plan, ni les dispositifs mis en œuvre, ne préfigurent l'annonce d'un changement urbain d'ampleur. Au contraire, c'est le caractère dispendieux de l'installation qui sera condamné, ainsi que son principal artisan, le maire La Guardia, à qui l'on reprochera cet investissement pharaonique.¹⁷⁴ De son côté, l'aéroport de Tempelhof à Berlin ne s'inscrit pas non plus dans une optique de réforme de la ville, mais plutôt dans une politique de démonstration, celle de la puissance déployée du nouveau régime.¹⁷⁵ Tempelhof incarne la figure de proue, le blason de la nouvelle capitale. La rhétorique de l'emblème mondial, phare urbain de la propagande nazie, est ici littérale : l'« aéroport du monde », comme l'appellent les nazis, figure une attraction majeure. Le directeur de l'aéroport, Rudolf Böttger affiche la fierté du régime: «Sa beauté et sa taille seules feront taire les critiques négatives sur l'Allemagne»¹⁷⁶, tout comme Hitler qui célèbre son joyau comme « le plus grand et le plus bel aéroport civil du monde », ou Goering qui y voit là un formidable instrument de propagande, pour « élever les enfants dans l'esprit de la domination des cieux».¹⁷⁷ [III.3.7]

¹⁷³ « Le port aérien de Paris doit rester au Bourget », Fin 1931, Source Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

¹⁷⁴ Teets (Florence), « Little Flower's Folly », *Pegasus*, op.cit., p7

¹⁷⁵ Malgré les discours des concepteurs allemands : « Au point de vue urbanisme, il est d'ailleurs extrêmement intéressant de noter que dans cette étude les techniciens allemands partent du port aérien comme noyau central de la conception du projet. » *Urbanisme*, 66, Octobre-Novembre 1938, op.cit., p283

¹⁷⁶ Böttger (Rudolf), « Berlin Tempelhof », op.cit., p7

¹⁷⁷ Sur la dimension politique de l'aéroport de Tempelhof, lire de Drieschner (Axel), « Ernst Sagebiel's Tempelhof Airport : typology, iconography and politics », in Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports*, op.cit., pp100-111 ; Sur le déplacement de la monumentalité vers les

Instrument de propagande

Dans sa présentation des réponses au concours du Bourget, le commentaire de la revue *Architecture d'Aujourd'hui*, est également éclairant sur les intentions multiples de faire de l'aéroport une vitrine à usage mondial et local : « C'est là que le voyageur étranger aura son premier contact avec le pays qui le reçoit. [...] Il importe particulièrement que sa première impression soit excellente ; notre propagande nationale a fortement à y gagner. [...] D'autre part, le simple visiteur doit être attiré vers l'aviation. [...] La meilleure propagande est donc d'attirer le public, de le retenir et de l'intéresser. ... L'AERO-GARE DE PARIS doit jouer un rôle important en faveur du développement du transport aérien. » Mais l'aéroport n'apparaît pas seulement comme un objet symbolique de l'émergence d'une ville monde, mais également comme un cadre destiné à promouvoir le transport aérien. Le programme du concours du Bourget mentionne ainsi les recommandations du comité de propagande aéronautique : « L'aérogare de Paris doit constituer un centre de propagande aéronautique, et comme tel posséder des locaux ouverts au public, se prêtant à de larges manifestations. »¹⁷⁸

Certes, l'aérien éblouit et impressionne toujours des masses de personnes, mais cet intérêt doit être stimulé. Par ailleurs, l'avion s'est révélé être un redoutable engin de guerre alors qu'il avait été rêvé comme engin pacifique. Les bombardements de la guerre d'Espagne ont révélé l'horreur que représentait son impact meurtrier. Nombreux sont ceux qui alertent sur la nécessité d'humaniser l'aviation. A propos du livre *Aircraft* de Le Corbusier, Georges Henri Pingusson écrit en 1936: « Une confusion est ici à éviter : un nouveau mode d'existence, de nouveaux horaires de transports, la complète révision des distances usuelles [...] ne créent pas pour cela la civilisation de demain. [...] L'avion est l'outil qu'en fait l'esprit. Il peut être une occasion de chute ou de rachat de notre civilisation »¹⁷⁹

L'avion a tué. Par ailleurs, il n'est accessible qu'à une élite. Les rêves progressistes et pacifiques s'effacent, alors que pour l'Etat, les villes, les milieux militaires et l'industrie aéronautique, il est un enjeu d'avenir. Les régimes nationalistes et démocratiques vont alors s'engager dans une mobilisation sans précédent pour entretenir cette adhésion collective à l'aérien. En 1936, Pierre Cot, ministre de l'Air du Front Populaire, lance un projet d'aviation pour tous. Les meetings fascistes et nazis réunissent des foules entières pour des parades aériennes. Aux Etats-Unis, la poursuite des records aériens permet d'entretenir la fierté collective, consolidée avec les grands exploits aériens des décennies précédentes.

Dans ces conditions, l'aéroport devient un lieu stratégique de promotion de l'aérien. Le dispositif des terrasses illustre cette ambition d'ouvrir largement l'aéroport. Renouant avec les grands meetings d'avant guerre, promenades, *decks*,

infrastructures dans l'Allemagne Nazie, lire également de Ziegler (Volker), « Les autoroutes du IIIème Reich et leurs origines », in Cohen (Jean-Louis), eds, *Les années 30*, op.cit., pp207-213

¹⁷⁸ «Le Concours de l'aéroport du Bourget », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1936, pp4-5

¹⁷⁹ Pingusson (G.H.), « Aviation, par Le Corbusier », *Architecture d'Aujourd'hui*, Avril 1936, p80

terrasses immenses, couvrent les toits des bâtiments. Les parcs ou les grands halls vitrés s'ouvrent sur les pistes. Un certain nombre de dispositifs prennent ainsi place, dont la finalité est de donner à voir au plus grand nombre le spectacle de l'aérien. Les terrasses de Tempelhof formant toiture de la gigantesque aérogare peuvent accueillir simultanément des dizaines de milliers de personnes, contribuant à faire de l'aéroport un instrument de propagande nationale à destination des populations comme de l'étranger. La revue *Urbanisme* commente : « Les dirigeants allemands veulent que leur peuple s'intéresse à l'aviation nationale et en soit fort. Ils désirent aussi donner à l'étranger qui débarque l'impression d'une population installée avec tout son confort dans un décor intéressant. Il faut reconnaître qu'il y a là un effort d'excellente propagande. [...] Les terrasses offriront une installation de restaurant qui pourra recevoir 2000 personnes, mais dans les grandes occasions 80 000 spectateurs pourront être accueillis.»¹⁸⁰

Ces dispositifs favorisent par ailleurs la séparation des visiteurs et des passagers. A l'aéroport de Washington, passagers, visiteurs et spectateurs empruntent des circuits différents pour rejoindre les salles d'attente ou les terrasses d'observation.¹⁸¹ Cette dissociation entre visiteurs et passagers sera marquée dans les discussions sur les liaisons terrestres entre ville et aéroport, révélant l'ambivalence d'un aéroport à double finalité. Le recours aux transports collectifs est préconisé pour les visiteurs et employés, alors que, pour les passagers, il est peu recommandé : « Enfin, la clientèle des avions peut avoir, pour des raisons morales, une certaine répugnance à utiliser ce moyen de transport. »¹⁸²

Cadre d'un spectacle renouvelé de l'aérien pour les masses, nouveau phare urbain pour les yeux du monde, l'aéroport devient à la faveur de ces mutations, un objet d'attraction pour les citadins. Cette image de l'aéroport comme spectacle, fait écho aux grands meetings dont le succès a été entretenu par les multiples manifestations aériennes qui leur ont succédé. Au 7^{ème} salon aéronautique de 1921, les dioramas de Villacoublay, du Bourget, de jour comme de nuit, traduisent déjà la magie du spectacle qu'offre l'aérodrome :

« La gare aérienne n'est plus un rêve ! Voyez plutôt les dioramas du Bourget et écoutez le Pathéphone. [...]. Plus loin, face au spectateur, on aperçoit, rangés sur plusieurs lignes, les avions prêts à partir. [...] Le terrain d'atterrissage du Bourget est immense [...] et constitue le premier port aérien du monde. [...]. La nuit, c'est toujours un spectacle féerique que celui d'un Aérodrome éclairé par de puissants projecteurs, au moment de l'atterrissage d'un avion. Mais au Bourget, ce spectacle présente – par suite de l'importance des installations un attrait plus grand encore. »¹⁸³

A la veille du second conflit mondial, la figure de l'aéroport se déploie largement, redoublant la dimension spectaculaire qui dépasse le simple enjeu aérien. Les

¹⁸⁰ « Aviation », *Urbanisme* 66, Octobre – Novembre 1938, op. cit., p282.

¹⁸¹ Stuart (John), « The Washington National Airport », op.cit.

¹⁸² Société des grands travaux aéronautiques et d'équipement des voies aériennes, « Constructions d'aéroports », 10 décembre 1931, Source Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Boîte aéroport 2, Dossier n5

¹⁸³ « Les grands ports aériens », Brochure présentant *L'Exposition de démonstration et de propagande du Sous-Secrétariat de l'Aéronautique Française*, inaugurée le 12 novembre 1921, par Monsieur Laurent Eynac, Sous secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens, Marseille, Avril-Novembre 1922, Archives du Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, Boîte 6, Salons aéronautiques 4

termes du concours du Bourget évoquent un ensemble de programmes qui insistent plus sur le divertissement que sur une fonctionnalité pratique. C'est non plus seulement le spectacle de l'aérien que l'on vient regarder, comme visiteur, riverain ou passager, mais le spectacle même de l'aéroport, nouveauté d'un genre inédit. Ainsi, peut-on découvrir dans les projets soumis à la compétition de 1935 pour le nouvel aéroport du Bourget, une surenchère de propositions dont l'objectif est d'agrémenter l'aéroport d'attractions les plus diverses : « Des jardins qui constitueront un accès particulièrement noble à l'aéroport de Paris. [...] Des boutiques, des kiosques, lui offriront tout ce que [le visiteur] peut désirer : articles de fumeurs, instruments d'optique, produits pharmaceutiques, souvenirs divers. [...] Une très grande salle de restaurant pouvant être transformée, soit en salle de banquets, soit en salle des fêtes ou de réunions. Une estrade pouvant recevoir un orchestre, ou être transformée en scène [...] » Des conférences, des projections cinématographiques peuvent désormais avoir lieu dans l'enceinte de l'aéroport. Cette alchimie revient de manière récurrente. Les participants au concours du Bourget, Georges Labro, lauréat, Pingusson, Mallet-Stevens, Beaudouin et Lods convoquent des dimensions parentes, malgré les différences d'implantation et les dessins plus ou moins marqués. L'aérogare est immense, avec baies vitrées et terrasses gigantesques, une grande esplanade aménagée côté ville, avec monument à l'aviation et jardins, un côté piste très étendu. Le projet de Molinié et Nicod pour le concours du Bourget déploie « de larges baies vitrées [qui] règnent sur toute la hauteur du hall, concourant à l'aspect recherché, et permettant au public de participer, dès l'entrée dans la Gare, aux manifestations de la vie aéronautique. [...] Enfin les terrasses devant jouer un rôle spectaculaire important, leurs accès ont été étudiés avec toute l'ampleur désirable. » Les commentaires des projets mettent l'accent non pas sur le passager comme usager principal, mais sur la nouvelle *agora* qu'incarne l'aéroport : Halls d'entrée, terrasses, restaurants, façades vitrées forment le vocabulaire de ces espaces publics modernes.¹⁸⁴ [III.3.8]

Monument du futur

En même temps qu'il est sensé célébrer le futur de la ville, l'aéroport commémore la mémoire du présent. Destiné à l'élite privilégiée, qui rêve de raffinement, de luxe, de privilège, il s'ouvre à la masse comme instrument de propagande. Innover et commémorer, rassurer et impressionner, l'aéroport a de multiples ambitions.

Le concours organisé par le Ministère de l'Air pour doter l'aéroport du Bourget d'une « aérogare moderne », atteste de la volonté de marquer les esprits par une

¹⁸⁴ « Le concours de l'aéroport du Bourget », op.cit., pp4-22 ; Mentionnons également un ouvrage paru vers la fin des années 30, consacré aux aéroports, la moitié du texte de commentaire le projet de Labro est consacrée à cette dimension du spectacle visuel de l'aéroport. « L'intérêt primordial de l'aérogare réside dans la vue de l'évolution des appareils sur la piste et dans la plaine, le bâtiment a été développé sur le front de la piste sur une longueur de 233 mètres de manière à permettre à tous les usagers, voyageurs, spectateurs et services d'avoir des vues directes sur la piste. [...] Les tribunes affectées à la propagande aéronautique, soit en vue des meetings d'aviation, soit pour permettre de profiter du spectacle journalier de l'envol et de l'atterrissage des avions, ont été placées côté piste [...] » « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 76. Merci à Claude Prelorenzo pour m'avoir offert cet ouvrage.

grande œuvre. La revue *Architecture d'Aujourd'hui* insiste : « Il est cependant à souhaiter que tout ait été calculé pour doter Paris, Première ville du Monde, d'un AEROPORT égalant ou surpassant même les meilleurs qui existent à l'ETRANGER, et dont les leçons sont à tirer en vue de la réalisation d'une œuvre « dernier cri », traduisant bien, par ailleurs, le Génie français. »¹⁸⁵ Les débats autour du concours et de ses résultats marquent aussi cette confrontation entre l'image d'un monument symbolique et le caractère inédit d'un programme qui ouvre de nouvelles dimensions. A propos du schéma de la gare, suggéré à titre d'indication par les organisateurs du concours du Bourget, la même revue souligne que « sa composition était trop symétrique, et manquait de souplesse [...]. Le caractère monumental ne s'impose d'ailleurs nullement ; la masse considérable des hangars et la proximité des très grandes étendues de terrains, doivent rendre mesquine ou détruire l'échelle de toute architecture voulant être inutilement imposante. »¹⁸⁶ Cependant le projet de Labro sera remarqué et choisi pour la noblesse du bâtiment principal, l'élégance de la grande halle très lumineuse, l'agrément de l'esplanade publique, avec jeux d'eau et parvis.

D'inspiration classique, les architectes retenus pour construire les grands aéroports, font évoluer leurs réflexions. Des dispositifs connus sont déployés, soulignant la monumentalité du nouvel emblème : cour d'honneur, large esplanade plantée, symétrie des façades, ornementation. Fait nouveau, les aérogares présentent toutes des dimensions impressionnantes - celle de Labro mesure 220 mètres de long -, conditionnées par le jeu des terrasses, mais également par la nécessité de se mettre à la mesure du terrain gigantesque qui constitue l'aéroport. Seul le projet des « dissidents » Beaudouin et Lods, se différencie des autres réponses. Contestant délibérément le programme du concours, le projet est classé hors compétition. Marquant la prédominance du vide sur le bâti, en donnant toute sa mesure au terrain, quitte à asservir la position du bâtiment principal pour renverser la prévalence du plein et du vide, il dématérialise le bâtiment, par un recours au verre et à la transparence. Mais, là encore, les dimensions du gigantesque hall parallélépipédique de verre, sont à la mesure du terrain et du prestige dont se prévaut l'aéroport.¹⁸⁷ [III.3.9]

A New York, les hangars avions forment une « parade » linéaire de grande taille, alignée le long du *parkway*, qui marque l'entrée majestueuse de l'aéroport. Hormis le grand hall auquel on accède par un pont vitré, les bâtiments publics de l'aéroport sont de petite taille. Conçu par les architectes Delano et Aldrich, le *Marine air terminal* présente une architecture soignée : une géométrie stricte, la symétrie et l'axialité en plan comme en élévation. En même temps, l'introduction de l'art décoratif atteste d'un parti pris qui aspire à être en avance sur son temps. L'intégration de l'art pictural à l'échelle de l'architecture, est également à signaler. Conçue par James Brooks, une fresque narrative en 12 tableaux, intitulée *Flight* retrace la conquête des airs jusqu'aux récentes inventions modernes, alignant des figures mythiques et historiques, Icare, Dédale, Léonard da Vinci, les frères

¹⁸⁵ « Le Concours de l'aéroport du Bourget », op.cit., p4

¹⁸⁶ Ibid, p5

¹⁸⁷ « La nouvelle aérogare du Bourget ne sera pas édifiée au Sud, comme il l'aurait fallu », *L'aviation marchande*, N°750, 31 Octobre 1935, p9.

Wright, de même que des figures des temps modernes, le pilote, le navigateur, l'ingénieur.¹⁸⁸ [III.3.10]

Initié avant la seconde guerre mondiale et l'essor réel du transport aérien, le mouvement de construction des grands aéroports internationaux est mondial, témoignant de cette dualité répétée entre scène du futur et théâtre du présent. A Munich, Hambourg, Lyon, Londres, les projets répètent les modèles décrits ci-dessus, tout en apportant chacun des innovations spécifiques.¹⁸⁹ De grandes structures monumentales sont érigées, à la fois innovantes et emblématiques de la ville d'accostage, toutes présentant un certain degré de démesure par rapport au trafic réel. Si le succès est largement répandu et partagé, maintenant la ferveur de l'enthousiasme pour l'aérien, quelques revues professionnelles portent néanmoins un regard critique sur les réalisations, à l'instar du journal britannique, l'*Architect's journal*, qui, déçu de constater que les aéroports n'ont pas tenu leurs promesses de réforme urbaine, fustige les aéroports américains et britanniques : « Les Etats-Unis n'ont pas eu plus de succès que la Grande-Bretagne. Dans la réalisation des aéroports, ils n'ont pu échapper à cette lourdeur moderniste »¹⁹⁰ [III.3.11]

Conclusion - L'emblème urbain

Imaginaires urbains et projets aéroportuaires forment ici un bagage important de modèles associant l'avion et l'urbain. C'est, semble-t-il, sur ces bases que vont se déployer les premières réalisations aéroportuaires d'envergure. Parlant de la période précédant la deuxième guerre mondiale, au cours de laquelle les aéroports américains étaient en gestation, l'historienne Janet Bednarek évoque cette période comme une « période formatrice ». ¹⁹¹ Les trois décennies qui précèdent et anticipent la formidable explosion du transport aérien que connaîtra l'après guerre, découvrent deux champs imaginaires à la fois distincts et parents. D'une part, l'imaginaire de la ville réformée par la mobilité aérienne produit tout un spectre de visions urbaines disparates. Mises en regard, elles présentent des caractéristiques communes attestant d'une transformation profonde des représentations. D'autre part, les multiples projets d'aéroport attestent d'un champ des possibles qui véhicule un certain nombre de vecteurs communs de projection.

Là où la ville aérienne s'appuyait sur les dispositifs les plus en pointe (gratte-ciel, ouvrage d'art,...), pour se modifier structurellement, l'aéroport emblème, en s'extériorisant hors la ville, opère une mutation de cette intention. Accaparant les valeurs urbaines de la ville, précisément parce qu'il a du s'en détacher, il en choisit principalement les plus symboliques et mémorielles. Il profite également de ce terrain vierge pour projeter de nouvelles dimensions. A la fois monument du futur et frontière de l'urbain, il opère ainsi un transfert de l'imaginaire de la ville

¹⁸⁸ Lire à ce sujet le rapport établi en vue de la protection patrimoniale : Landmarks Preservation Commission, 25 Novembre 1980, Designation list, 138, LP-1110, Avery Library, Columbia University, New York.

¹⁸⁹ « Aéroports », *Transports en commun*, op.cit.

¹⁹⁰ "The USA has been no more successful than Britain in escaping a certain modernistic heavyhandedness in its most prominent air buildings." "New York Airport", *Architect's Journal*, 20 mars 1941, pp195-199

¹⁹¹ Bednarek (Janet R. Daly), *America's Airports*, op.cit., pp178-181

aérienne sur le réel. En même temps, ce transfert révèle de nombreuses ambiguïtés. Théâtre et scène du futur, symbole de la cité présente et emblème de la métropole de l'avenir, l'aéroport témoigne d'une confusion entre la référence et le désir, entre la reproduction et la création, entre la répétition et l'altérité, figurant ainsi un brouillage entre l'utopie des possibles et le réel du projet.

CHAPITRE IV

L'EXTRA-VILLE

Résumé

La deuxième guerre mondiale inaugure un profond changement de contexte pour le transport aérien et la conception aéroportuaire. Elle favorise la progression de l'industrie aéronautique, et accélère l'avènement du transport commercial de masse. En premier lieu, on note l'émergence après-guerre, de pouvoirs autonomes, incarnés dans les nouvelles autorités aéroportuaires. Celles-ci vont prendre le contrôle de l'aménagement et du développement des systèmes aéroportuaires métropolitains. En deuxième lieu, c'est la face de l'aéroport comme modèle urbain qui retiendra l'attention. Auparavant hybridé à la ville existante pour mieux la réformer, ou implantée à sa frontière comme porte et monument d'entrée, il s'exile hors les murs de la ville et devient le lieu d'une expérimentation urbaine débridée. L'aéroport réalise des formes urbaines très élaborées : mégastructures, dispositifs de superposition, ville-promenade, etc... Traduction d'un futur urbain qui se veut à la fois amplificateur et alternatif du réel, l'aéroport incarne progressivement la quête d'un idéal urbain.

Pendant la deuxième guerre mondiale, l'industrie aéronautique est massivement mobilisée pour contribuer à la puissance de frappe des armées. L'avion constitue maintes fois l'arme décisive pour remporter les victoires. Il tue aussi massivement. Bombardements, intrusions, débarquements, renseignements, l'avion est la nouvelle arme émergente de la deuxième guerre mondiale, culminant avec l'horreur de la bombe H à Hiroshima et Nagasaki, qui scelle de façon dramatique la fin du conflit. Cette révélation de l'aérien comme arme de destruction massive, met à mal l'idéal pacifique de la rédemption par l'aérien, qui s'évanouit un peu plus. C'est également une déception pour ceux qui avaient cru dans les utopies mondialistes de paix universelle, favorisées par les moyens de communication, comme l'avion. Même si la guerre d'Espagne l'avait déjà annoncé, le réveil est douloureux.

Conséquence de l'accélération de la production aéronautique, et de l'amplification de l'usage des avions pendant la guerre, la mobilité aérienne semble de plus en plus à portée de main pour un développement de masse. Elle s'annonce cependant principalement collective, et fait s'éloigner l'idéal de la mobilité aérienne semi-individuelle. Aux Etats-Unis, le *gospel* des airs s'éteindra au début des années 50, tout comme l'espoir de trouver le modèle idéal de voiture volante, et ce malgré les multiples expériences réalisées.¹⁹² Les perspectives de développement d'un transport de masse et la mobilisation en faveur de la paix,

¹⁹² Corn (Joseph), *The winged gospel*, op.cit., pp135-140. Sur les multiples développements consacrés aux voitures volantes, notamment aux Etats-Unis et jusqu'aux années 50, lire de Gyjer (Patrick J.), *Les voitures volantes, Souvenirs d'un futur rêvé*, Favre 2005.

constituent dès lors deux éléments de contexte importants pour l'avenir des aéroports, autour desquels vont se canaliser de nouveaux intérêts, économiques, politiques et sociaux. Pour ce faire, l'image de l'aviation doit se transformer. Les journalistes de l'*Architectural Record*, déclarent avec emphase : « L'aviation a une terrible dette envers l'humanité. Des dirigeants fous ont recouru à l'aviation pour détruire des communautés entières. Guidé par la sagesse, l'avion peut-il construire de nouvelles communautés pacifiques ? Et l'avènement de l'*air age* fera-t-il amende honorable pour les horreurs du passé, en incarnant la dignité, l'ordre et le progrès, valeurs qui pourraient sauver la 'triste conquête du ciel' ? »¹⁹³ Plus que l'avion, il semble que ce soit l'aéroport qui émerge comme l'un des moyens possibles de la transformation de l'image écornée du transport aérien. Le maire de New York, Fiorello La Guardia, se fait l'avocat de cette nouvelle mission rédemptrice. Invoquant un renversement des rôles de l'homme et de la machine, il propose que « les aéroports [soient désormais] au service de la population ».¹⁹⁴

IV.1- L'émergence d'un pouvoir autonome

Dès son entrée en guerre contre l'Allemagne, l'Amérique a réalisé que ses aéroports construits avant-guerre étaient dépassés, à la fois par la technologie dont l'évolution est très rapide, et par les perspectives de croissance massive qu'inaugure le développement important de l'industrie aéronautique. Inadaptés aux nouveaux modèles d'avion et de capacité insuffisante, nombre d'aéroports réalisés avant-guerre souffrent par ailleurs d'une proximité urbaine qui nuit à leur extension. Saturé et ne permettant pas l'accueil de nouveaux avions, plus lourds, tels que le Constellation, l'aéroport LaGuardia ne peut relever les défis de l'après-guerre. Amplifiée, son inefficacité relative va permettre de légitimer un ambitieux programme de construction aéroportuaire. Nous le verrons, celui-ci va à nouveau mobiliser une rhétorique de la fierté nationale. Peu à peu, l'aéroport américain incarne la figure de proue de l'Amérique du futur, victorieuse de la guerre et emblème de la paix mondiale, désormais pionnière de l'entrée dans la modernité.

A Orly, l'emphase des déclarations ne saurait occulter le passé dramatique de l'aéroport, comme le souligne d'ailleurs l'auteur du texte introductif d'une présentation de l' « aéroport mondial d'Orly » dans la revue *Urbanisme* : « L'aérodrome [...] joua son rôle dans une phase nouvelle de la guerre qui allait transformer le ciel en un champ de bataille, où les rayons bienfaisants du soleil feraient place à une pluie mortelle. » L'occupation allemande pendant la

¹⁹³ « Aviation is under a terrible debt to mankind. Foolish rulers compelled the use of planes to shatter countless communities. Can planes under wise guidance and planning, build peaceful communities anew ? And will our air-age growth make amends for the past horror, by achieving a dignity, orderliness, and comeliness that will retrieve the 'sad conquest of the sky' ? », « Airports », *Architectural Record*, Avril 1945, pp 64-67

¹⁹⁴ « Ports also serve people [...]. Airports are not just for airplanes- they are for people flying. They also serve all those activities at the port and in the community that grow up around the development of flying- Wherever people come into the picture, architecture comes in with them" Ibid, p. 67. Cette transition se traduira également par des collaborations de plus en plus fréquentes entre les revues d'aviation et les revues d'architecture. Ainsi, les équipes des revues *Aerodigest* et *Architectural Record* publieront-elles de concert des articles sur ces questions.

deuxième guerre mondiale, puis la libération par les américains à partir de 1944, ont réduit l'aéroport d'Orly à un champ de ruine. « Orly n'offrait alors aux yeux des premiers officiers de l'*Airport Transport Command* qui y débarquèrent, que des scènes de désolation et des ruines fumantes, qu'un amas de bâtiments effondrés, de poutres d'acier tordues et de carcasses d'avions allemands carbonisés. » Le texte s'engage alors dans le récit d'une reconstruction épique, désignant l'aéroport comme symbole du redressement national et de la coopération des peuples.

« Et voici qu'Orly connaît à nouveau une période de transition entre les sombres heures d'une guerre acharnée et l'aube d'une paix bienfaisante. [...] Hier, symbole de loyauté entre les Alliés, Orly est aujourd'hui un gage d'amitié dans un monde avide de liberté et qui, espérons-le, pourra réaliser un jour l'union de tous les peuples sans souci de couleur, de race ou de croyances. Orly, le grand aérodrome national de France, servira de lien entre l'Ancien et le Nouveau Monde, et leur permettra d'unir leurs efforts dans les domaines de la culture et de l'industrie, dans l'intérêt d'une entente confiante et durable entre tous les peuples de bonne volonté. »¹⁹⁵

C'est ainsi que New York, Paris et Londres, envisagent de rénover, de créer ou de déplacer leur plateforme dans un nouveau site qui favoriserait l'épanouissement complet du transport à venir.¹⁹⁶ Ce nouvel investissement dans le champ aéroportuaire dépasse cependant le simple ressort des villes. Moteur décisif de la victoire des alliés, l'aérien est désormais érigé en dimension stratégique nationale. L'industrie aéronautique est une économie qui s'annonce mondiale, le transport aérien promet d'être florissant. L'ensemble constitue par ailleurs un symbole de la fierté des peuples, à l'issue d'une guerre qui a profondément marqué le sentiment national. Pour certains, le développement de son infrastructure ne peut être laissé à une gouvernance strictement municipale.

Le glissement de la notion d'emblème

La création de l'établissement public Aéroport de Paris est révélatrice de ce nouveau paradigme émergent, figurant l'aéroport comme emblème national. Doté de l'autonomie financière, le nouvel établissement est créé par ordonnance, votée le 24 Octobre 1945. Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations à terre du transport aérien commercial, situées dans un rayon de 50 km autour de la capitale. 4 ans plus tard, un décret du 21 avril 1949 définit le domaine constitutif de l'Aéroport de Paris ainsi que ses prérogatives.

¹⁹⁵ Au point d'ailleurs que les plans présentés par la France pour Orly, seront inspirés des modèles américains, notamment ceux imaginés pour le projet New Yorkais de l'aéroport; « L'aéroport mondial d'Orly », *Urbanisme*, N109, 1946, pp2-7

¹⁹⁶ Au début des années 40, Les décideurs de Berlin l'avaient d'ailleurs envisagé, forts de l'avance aéronautique qu'avait encore l'Allemagne à cette époque, et conscients des faiblesses d'un aéroport implanté si près du centre ville. Hitler reconnaît l'inconvénient de l'aéroport urbain, et demande son transfert au-delà des limites de la ville. Il envisage de fermer l'aéroport inachevé et de le remplacer par un nouvel aéroport, large à Rangsdorf, situé sur le périphérique et équipé pour les seaplanes. Baptisé 'Utopia', le projet n'aboutira pas. Drieschner (Axel), "Ernst Sagebiel's Tempelhof airport: Typology, iconography and politics", in Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, op.cit., p104

Avant-guerre, les aéroports d'Orly et du Bourget étaient exploités et entretenus pour le compte du Ministère de l'Air. C'est le service de la Navigation de la Seine qui en avait la charge. L'idée de créer un organisme spécifique et autonome, doté d'une personnalité civile et à budget propre, naît pendant la guerre. C'est en novembre 1944 que Alain Bozel, à peine rentré de Londres où il officie aux côtés du Général de Gaulle comme fonctionnaire de la France Libre, entreprend de sa propre initiative une réflexion en petit comité autour de la question aéroportuaire. Il décide de la publier à compte d'auteur, et de la soumettre au Général De Gaulle. A sa lecture, celui-ci se serait exclamé : « C'est une grande idée, Bozel. »¹⁹⁷

De l'aveu d'Alain Bozel lui-même, un souffle patriotique a animé ce projet. « La présente note et l'œuvre qui la suivra peut-être un jour, sont dédiées au Général De Gaulle qui avait toujours rêvé de faire pour la France une chose grande et qui a fait pour Elle la plus grande : alors qu'Elle était tout entière perdue, il L'a tout entière rendue à Elle-même. »¹⁹⁸ Le texte de la brochure souligne avec emphase l'importance de l'aéroport comme symbole du redressement de la France occupée et bientôt libre, et de son entrée dans l'ère nouvelle de l'après guerre qui s'annonce. Puissance et modernité ponctuent la rhétorique du manifeste.

« La France ne retrouvera tout son prestige dans le monde, que si elle administre la preuve qu'au lendemain du désastre, elle est encore capable de grandes réalisations matérielles à rayonnement international. N'a-t-elle pas en 1889 convié à une exposition universelle, étonnante de réalisations, tous ceux qui l'avaient crue définitivement abattue par la défaite ? Parmi les grandes entreprises, une de celles qui paraît le plus nécessaire, sur le plan national ou international, est la construction d'un grand aéroport près de Paris [...] [La France] doit voir grand, se rappeler que la situation et le prestige de sa capitale en font la première grande étape du continent, et préparer, sur ce plan, la satisfaction des besoins de demain »¹⁹⁹

A monde nouveau, pouvoir nouveau

Après avoir esquissé les enjeux de cette grande entreprise, Alain Bozel aborde la question cruciale des « moyens nécessaires ». L'écho fait à la grande aventure pionnière de la conquête de l'air le guide dans ses premières recommandations : « Le choix des hommes est, en cette matière, la question principale. Il faut qu'ils soient énergiques, compétents, imaginatifs, lucides, doués d'initiative et de caractère, en un mot de vrais pionniers. »²⁰⁰ Le manifeste de Bozel dévoile alors sa finalité principale qui consiste à proposer la création d'« un organisme gouvernemental autonome, doué de la personnalité civile, à budget propre, et doté de pouvoirs étendus [...] Un statut complet de cet « aéroport autonome » devra être établi de façon à permettre la stabilité et la continuité dans l'action. »²⁰¹

¹⁹⁷ Bozel (Alain), *L'Aéroport de Paris*, A compte d'auteur, Novembre 1944. Sources Archives d'Aéroports de Paris

¹⁹⁸ Ibid, p7. Les majuscules sont dans le texte original d'où est tiré cet extrait.

¹⁹⁹ Ibid

²⁰⁰ Ibid, p24

²⁰¹ Ibid, p25

Les témoignages d'Alain Bozel attestent à ce titre, de l'existence d'un conflit de pouvoir entre les différentes parties impliquées dans cette nouvelle définition des responsabilités. En effet, la proposition de Bozel ne laisse pas indifférent. Loin de là, elle rencontre même un certain nombre de détracteurs, au premier rang desquels des ministres du gouvernement provisoire, soucieux de garder les aéroports dans l'escarcelle de leur tutelle. « J'ai du me battre contre l'opposition obstinée de M. TILLON, alors Ministre de l'Air [...] », témoigne Alain Bozel en 1978. « Les pouvoirs que j'attribuais à l' « AEROPORT DE PARIS » étaient du reste beaucoup plus étendus que ceux actuels [...]. Monsieur TILLON a aussitôt tout repoussé en bloc et refusé que mon texte [...] vienne en discussion devant le Gouvernement Provisoire, prétendant que tout ce qui concernait l'aviation civile ne dépendait que des « Services » de son ministère et traitant en dérision mes projets qu'il ne considérait pas d'actualité. Le Général de Gaulle me fit savoir que malheureusement il ne pouvait pas pour le moment, appuyer mon texte de tout le poids de son autorité. »²⁰² Si les propositions de Bozel recueillent l'approbation enthousiaste de plusieurs Ministres, comme Raoul Dautry, René Mayer et André Diethelm, ils semblent donc rencontrer la farouche obstruction de Charles Tillon, Ministre de l'Air et membre du groupe communiste du gouvernement. Celui-ci prend d'ailleurs les devants et sort fin juin 1945 son propre projet d'ordonnance d'abord intitulé « Aéroport mondial de Paris » puis « portant création de l'Aéroport de Paris ». Cette initiative consacre tout de même la victoire relative de Bozel qui voit son rêve réalisé. Un Etablissement public autonome est créé en Octobre 1945, même si celui-ci dépend finalement du Ministère de l'air puis dès novembre 1945 du Ministère des Travaux publics, et non directement du chef du Gouvernement. Le départ du Général en janvier 1946, contribue à marginaliser Alain Bozel vis-à-vis du gouvernement. Ce dernier se voit cependant proposer la présidence du nouvel établissement en 1946 par Jules Moch, mais refuse, considérant que les choix faits sont en deçà de son ambition : « Mes plans étaient inspirés par des considérations, primordiales à mes yeux, d'urbanisme. Je rêvais à un Paris nouveau, développé grâce à son aéroport modèle, centre de rencontre unique en Europe. »²⁰³. Le décret du 4 janvier 1947, qui complète l'ordonnance de 1945, instaure en fait une large tutelle du ministère des Travaux Publics sur l'administration et la gestion du nouvel établissement.

Cet épisode explique en partie la lenteur du processus d'attribution des compétences au nouvel établissement, ainsi que les écarts par rapport au projet fondateur de Bozel. Pour motiver son refus, celui-ci estime en effet ne pas disposer des moyens nécessaires pour mener à bien sa mission.²⁰⁴ La première

²⁰² Le ministre Charles Tillon faisait en effet partie du groupe communiste. Les témoignages d'Alain Bozel sur cet épisode de la création d'Aéroport de Paris, figurent dans un courrier adressé au Président directeur général de Aéroports de Paris le 12 septembre 1978. Cette lettre était, pour Alain Bozel, l'occasion de « rétablir » sa vérité alors que, selon lui, l'entreprise semblait l'effacer dans l'écriture de l'histoire de l'entreprise. D'après le courrier de Alain Bozel au président Raoul Moreau d'ADP, en date du 12 septembre 1978, pp2-3, Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 95, Bordereau N°1985049

²⁰³ Déclaration d'Alain Bozel faite dans les colonnes du Magazine d'ADP, *Adp à la une*, Octobre 1985. Sur l'épisode de la naissance de l'institution, lire aussi dans Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre terre et ciel, Aéroports de Paris*, Le Cherche-Midi Editeurs, 1995, pp40-42

²⁰⁴ Alain Bozel se réclamera jusqu'à la fin de sa vie, comme le père fondateur d'Aéroport de Paris. Dans un autre courrier qu'il adresse trois mois plus tard à Raoul Moreau, il conteste la réédition sans son autorisation de sa brochure de Novembre 1944 : « Je ne veux pas que ce soit l'exposition d'une reproduction irrégulière d'une première brochure qui témoigne de mon rôle de « concepteur », de « père » et de « parrain » et de tous les travaux acharnés et totalement désintéressés que j'ai accomplis pour obtenir cette « Fondation », qui a tout permis plus tard. Je pense que ma brochure de Novembre 1944 aura été à la fois un coup d'envoi

réunion du Conseil d'Administration d'ADP, à l'instigation du nouveau président Louis Couhé, aura lieu le 20 novembre 1948 dans la salle de conférences du ministère des Travaux publics. La définition du domaine foncier sera quant à elle établie le 21 avril 1949.²⁰⁵ [III.4.1.]

Dans cette nouvelle ère qui s'engage après guerre, l'émergence des autorités aéroportuaires constitue un moment décisif. D'abord parce que c'est une date fondatrice pour l'infrastructure aéroportuaire contemporaine. Celle-ci se développe aujourd'hui encore sous la houlette de ces mêmes structures. Egalement parce que leur mode de création caractérise une mutation importante des représentations aéroportuaires. Le cas de New York est, là encore, emblématique de la mutation qui s'opère après guerre. D'une part, il signe le transfert de la problématique aéroportuaire de la ville à un pouvoir autonome. D'autre part, il incarne à la fois un nouveau type de gouvernance et un cadre de référence inédit.

Aux Etats-Unis, la période de la guerre est l'occasion d'initier une politique aéroportuaire ambitieuse. New York n'est pas en reste puisque, dès 1942, est décidée la construction d'un nouvel aéroport international. Toujours maire depuis maintenant 8 ans, La Guardia est convaincu que la ville ne conservera sa position de premier port national que si elle dispose d'infrastructures aéroportuaires de premier plan. Critique sur l'aéroport qui porte son nom, et dont il a pourtant été l'un des fervents promoteurs, La Guardia aspire à doter la ville de New York d'un équipement à la mesure de son avenir. Mais, au-delà, c'est l'ensemble des aéroports de la métropole New-Yorkaise, à cheval sur les deux Etats de New York et du New Jersey, qui vont faire l'objet de projets ambitieux et d'une âpre bagarre de pouvoirs.²⁰⁶

La question aéroportuaire est progressivement accaparée par de nouveaux acteurs qui semblaient auparavant relativement absents du débat. En premier lieu, les compagnies aériennes revendiquent une autonomie leur permettant de jouer pleinement la concurrence, tout en sachant jouer de la force unifiée d'un puissant lobby. L'autre acteur qui entre dans le jeu est la *Port of New York Authority*, autorité régionale financièrement autonome, qui gère depuis 1921 le port de New York, ses terminaux et les facilités associées. Agence intervenant sur les deux Etats de New York et du New Jersey, la *Port Authority* est une institution unique aux Etats-Unis.²⁰⁷ Pour stimuler la vitalité commerciale et la mobilité métropolitaine, elle développe les moyens de transport associant le rail, le maritime et le routier. Réalisant des ouvrages d'envergure exceptionnelle, la *Port Authority* incarne selon Jameson Doig, auteur d'une passionnante enquête sur cette institution, « cette foi américaine dans l'individualisme, cette aspiration à

prophétique et décisif pour l'AEROPORT DE PARIS, un acte de foi dans la France alors ruinée et un hommage à son sauveur, le Général de Gaulle. » D'après le courrier de Alain Bozel au Président Raoul Moreau d'ADP, en date du 15 Décembre 1978, p3, Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 95, Bordereau N°1985049

²⁰⁵ Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre terre et ciel*, op.cit., p43

²⁰⁶ Sur la contribution de Fiorello La Guardia à la conception de l'infrastructure aéroportuaire New Yorkaise, lire de Kessner (Thomas), *Fiorello La Guardia and the Making of the Modern New York*, Mac Graw Hill Publishing Company, 1989, pp432-439

²⁰⁷ Pour une histoire de la *Port Authority*, de sa création au début des années cinquante, lire de Doig (Jameson W.), *Empire on Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, Columbia University Press, 2001

encourager la mobilité géographique et à faciliter les choix individuels dans les modes de transport et le lieu de résidence ».²⁰⁸

Cette ambition conduit l'autorité à se positionner après-guerre sur le terrain aéroportuaire. Certes, la *Port Authority* n'est pas la seule à aménager les réseaux de diffusion de la métropole. La ville et les autres autorités pilotées par Robert Moses, commissaire des parcs de la ville depuis 1934, ont également réalisé une partie du programme de *parkways* et *highways* initié par le *Regional Plan of New York*. Mais l'autorité a su en quelques années faire ses preuves. La réalisation des franchissements de l'Hudson a consolidé le *Greater New York*, le *George Washington Bridge* figurant un ouvrage emblématique, dont la portée est à l'époque encore inégalée.

Forte de ces réalisations, la *Port Authority* aspire à élargir son champ d'intervention. En effet, le programme autoroutier ne suffit pas à garantir son avenir, tout comme la nécessité impérieuse de rénover les infrastructures ferroviaires, qu'elle tardera d'ailleurs à satisfaire, malgré le feu des critiques.²⁰⁹ En revanche, le domaine aéroportuaire offre des perspectives d'expansion qui sont à la mesure de ses capacités d'investisseur et de constructeur, et lui permettent d'envisager sereinement son avenir.

Situés tous les trois à New York ou dans ses environs, les aéroports de *Floyd Bennett*, *LaGuardia* et *Newark*, relèvent à l'époque des gouvernements locaux, les villes principalement. Epaulée par le lobby constitué des compagnies aériennes, la *Port Authority* va mener une véritable guerre d'expansion, pour revendiquer la responsabilité des aéroports, arguant du fait que seule une vision régionale et systémique peut permettre de consolider la position du port de New York comme plateforme mondiale commerciale. « Canaliser et exploiter les forces nouvelles de la technologie et de l'organisation du transport » : ses ambitions sont démesurées. Non seulement elle réclame la responsabilité du développement des aéroports de *Newark* et *LaGuardia*, mais aussi celle du nouvel aéroport d'*Idlewild*, dont la ville de New York a engagé les premières réflexions. Au-delà, elle envisage un programme global d'extension du réseau d'aéroports dans la métropole, permettant de faire face à la demande croissante en fret et en transport de passagers.²¹⁰

La période des années 40 est donc cruciale pour la *Port Authority*. En l'espace de 10 ans, celle-ci parvient effectivement à élargir son champ d'action aux aéroports, mais aussi aux gigantesques terminaux de bus de Manhattan, ainsi qu'aux installations portuaires de *Port Newark*. L'Hudson devient ainsi la scène d'un conflit entre les Etats, les villes et leurs environs, opposant la vision régionale et systémique de l'autorité portuaire, à une vision urbaine et locale des villes, ou encore, selon les termes de Doig, la « planification coopérative » au « capitalisme compétitif ».²¹¹ A partir de 1947, telle une pieuvre, la *Port Authority*, étend ses

²⁰⁸ Ibid, p8

²⁰⁹ Doig (Jameson, W.), *Empire on the Hudson*, op.cit. pp183-185

²¹⁰ « One of the Port Authority's primary responsibilities in the postwar world, they argued, would be to 'channel and harness' the new forces of technology and transport organization so that the Port area would maintain its position as the gateway for world commerce'. [...] An extensive system of air terminals will be needed" Ibid, p251

²¹¹ Ibid, p 11

mailles sur l'ensemble des aéroports de la ville de New York, ajoutant ce trophée à un palmarès déjà bien rempli : infrastructures portuaires, ponts et tunnels, silos à grains et terminaux fret de la ville. Hormis les *Highways* et *Parkways* dont la responsabilité incombe encore à Robert Moses, le puissant commissaire de la ville en charge des parcs de la ville, et aux sociétés concessionnaires, la *Port Authority* devient ainsi propriétaire et gestionnaire de l'ensemble des infrastructures principales de la ville de New York, détentrice de ce que Jameson Doig a baptisé « l'Empire du Hudson ».²¹²

Cette lutte de pouvoir est par ailleurs soutenue et amplifiée par une mobilisation de la presse, sans précédent pour ce type d'affaires. La diffusion du débat aéroportuaire sur la scène médiatique, doit en particulier son amplification à l'action de Lee K. Jaffe, qui occupe le poste de responsable des relations publiques auprès du directeur général de la *Port Authority*, Austin Tobin. Sous son impulsion, les éditoriaux et articles sur l'activité de la *Port Authority* augmentent en nombre fin 1944, début 1945. De nombreuses salves inaugurant la campagne pour la régionalisation de la question aéroportuaire, sont ainsi lancées par la presse. Cette mobilisation de la presse en faveur du travail de l'agence produira ses fruits, au fur et à mesure de l'amplification de la bataille que se livrent la ville de New York et la *Port Authority*.²¹³ [III.4.2]

Mais les villes contre-attaquent. A New York, les maires successifs et leurs bras droits se battent pour conserver le pouvoir des aéroports. Le successeur de La Guardia à la mairie de New York, William O'Dwyer, souligne que la proposition de la *Port Authority* d'une prise de contrôle des aéroports, impliquerait « une soumission inacceptable des pouvoirs de planification de la ville » à une agence sujette au contrôle de deux gouverneurs, conférant ainsi au gouverneur du New Jersey la possibilité de déterminer qui, de Newark ou d'Idlewild, serait le centre aérien international.²¹⁴ Pour contrer l'autorité gourmande, O'Dwyer retient en janvier 1946, la proposition alternative suggérée par Robert Moses, de créer une autorité indépendante placée sous la coupe de la ville de New York. Naît la *City Airport Authority*, dont la vie sera fugace.²¹⁵

Dans la bataille, que se livrent ville et région, au travers de leurs deux lieutenants que sont la nouvelle *Airport Authority*, incarnée par Moses, et la *Port Authority*, dirigée par Austin Tobin, le *New York Times* prend position et soutient la ville, en

²¹² Lire aussi de Price (Wesley), « What an airport », *The Saturday Evening Post*, 22 Mai 1948, pp20-21 et pp 71, 74, 76, 78.

²¹³ A titre d'illustration, nous citons les articles suivants qui attestent de cette montée en puissance médiatique de l'offensive de la Port Authority : « New York Presses atlantic Air Plea : Port Authority puts case for City as Transocean terminal in hearing before CAB », *The New York Times*, 17 Octobre 1944 ; « Future of New York as Port Held Assured », *The New York World Telegram*, 21 Décembre 1944 ; « Sees New York Leading in Air: Port Authority Economist Predicts Vast Shipments », *Hudson Dispatch*, 23 Janvier 1945 ; « New York City Stakes Its Claim in Postwar Air World », *Daily News*, 26 Février 1945 ; « New York- Air Hub », Editorial, *The New York Times*, 8 Septembre 1945 ; Lire Doig (Jameson W.), *Empire on Hudson*, op. cit., pp 262-263 et pp505-507

²¹⁴ *The New York Times*, 9 février 1946

²¹⁵ L'*Airport Authority* est créée en Janvier 1946 et s'éteindra dans le courant de l'année 1947. Sur l'action de Robert Moses, lire le catalogue de l'exposition récente montée à New York. Ballon (Hillary) and Jackson (Kenneth T.), *Robert Moses and the Modern City*, W. W. Norton & Company, New York 2007. Exposition qui contribue notamment à réhabiliter celui que l'on a appelé le Haussmann de New York, et dont Robert Caro avait dressé un portrait très critique. Caro (Robert A.), *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, Vintage Books Edition, New York, 1975.

déclarant que « la création d'une nouvelle autorité uniquement chargée de la construction et de l'exploitation des aéroports de la ville, serait une sage délégation de responsabilité. »²¹⁶ Les compagnies aériennes jouent quant à elles un rôle d'arbitre important dans cette bagarre, dans la mesure où leur investissement financier est directement relié au choix final de l'autorité aéroportuaire. Sceptiques sur la capacité de l'*Airport Authority* de financer le nouvel aéroport, et craignant une augmentation de leurs redevances - ce que Moses d'ailleurs ne dément pas -, elles prennent partie pour la *Port Authority*, y compris dans la presse.²¹⁷

A la fin de l'année 1946, trois propositions sont mises sur la table, propositions à la fois institutionnelles, conceptuelles et financières. Le 18 décembre 1946, la *Port Authority* annonce qu'elle s'engage à développer le système aéroportuaire New-Yorkais pour un montant estimé de 191 millions de dollars. Quelques jours plus tard, le *Department of Marine and Aviation* de la ville, service encore officiellement en charge des aéroports de la ville, soumet un plan concurrent de 70 millions de dollars. Et, le 13 janvier 1947, c'est au tour de l'*Airport Authority* de lancer sa proposition dans l'arène, l'estimant à 80 millions de dollars. La bataille de chiffres ne dure pas longtemps. La presse est séduite par le programme de la *Port Authority* qui contre-attaque une nouvelle fois en laissant filtrer dans la presse, que Moses a convaincu Dwyer que la ville pourrait conserver ses aéroports, sans investir lourdement. L'information mobilise à nouveau, aux côtés de la *Port Authority*, les compagnies aériennes, désireuses de disposer de nouvelles infrastructures performantes, mais à moindre coût pour leurs finances.²¹⁸ Sous les multiples pressions, les convictions de Dwyer s'érodent. Quelques mois après le maire de Newark, le maire de New York cède le 26 mars 1947, la concession des aéroports New-Yorkais à la *Port Authority*, pour une durée de 50 ans. L'aéroport sort institutionnellement de la ville, pour intégrer le système régional gouverné par un pouvoir autonome.²¹⁹ [III. 4.3]

L'aéroport et la ville, intégration ou surimposition ?

Au moment où ministres et hauts fonctionnaires du nouveau gouvernement de la France libérée, s'opposent sur la gouvernance de l'aéroport, l'épisode intense de la naissance de l'autorité aéroportuaire New-Yorkaise occupe donc les manchettes des journaux New-Yorkais. Cependant, le conflit entre la *Port Authority* et les villes ne se limite pas à des questions d'autorité institutionnelle. Dans les luttes acharnées que se livrent les pouvoirs New-Yorkais, la question aéroportuaire apparaît d'emblée comme sujet territorial et urbain. Le choix des sites aéroportuaires, leur mode d'extension et de développement, sont l'occasion de controverses qui renchérisent les conflits de pouvoir entre la ville et l'autorité. La ville de New York conçoit la réalisation des aéroports dans le cadre d'un projet

²¹⁶ "An authority for airports", *The New York Times*, Editorial, 29 Janvier 1946, p19

²¹⁷ Doig (Jameson W.), *Empire on Hudson*, op.cit., pp272-278

²¹⁸ Ibid, p276

²¹⁹ Sur l'épisode de la lutte entre les villes et la Port Authority pour le contrôle des aéroports New-Yorkais, lire aussi de Kaufman (Herbert), *Gotham in New York*, CPAC Case studies, Polygraphic Company of America, 1952. Sur l'élargissement du domaine d'intervention de la Port Authority, lire aussi « Planners of America's largest Port », *Architectural Record*, Juillet 1949, pp84-95

d'aménagement urbain. Il s'agit à ses yeux, certes d'une infrastructure de transport, mais aussi d'un espace vierge, susceptible de jouer un rôle de poumon dans la ville dense, à l'instar des *parkways* ou des plages, qu'a réalisés Robert Moses avec le *Department of Parks*. La *Port Authority* analyse la question à une autre échelle, celle de la région et celle du système de diffusion de transports et de marchandises dont elle a la charge. L'autorité s'est fondée sur l'idée selon laquelle le système urbain était d'échelle régionale, et le réseau de transports une vaste machine complexe. « En 1921, le traité fondateur de la Port Authority consacra le port comme une seule unité économique; géographiquement, toutes ses parties partagent les mêmes avantages naturels; et, historiquement, la croissance de ces parties a été stimulée par les mêmes forces. »²²⁰ L'association étroite que la *Port Authority* noue avant guerre avec la *Regional Plan Association*, très impliquée dans le *Regional Plan*, s'explique en partie par cette conception régionaliste et systémique du rôle des infrastructures de transport.²²¹ S'inscrivant dans ces perspectives, Tobin et ses collègues définissent la question aéroportuaire dans une acception régionale, qui diffère de la représentation qu'en donne la ville, d'un espace plus strictement identitaire de la ville, monumental et politique.

Le choix du site de l'aéroport d'Idlewild révèle de ce point de vue la nature des enjeux propres que défendent les deux parties. En effet, l'un des derniers grands sites vierges des environs de Manhattan, le site de *Jamaica Bay*, attire depuis longtemps les convoitises. Il est d'ailleurs possible que ce soit pour cette raison que Robert Moses se soit autant investi dans la question aéroportuaire. Laisser échapper la réalisation de l'aéroport à cet endroit, c'était en effet amputer la ville d'un fragment de cette baie, pour laquelle il avait de grandes ambitions.

Territoire de grande échelle, *Jamaica Bay* couvre une superficie de plus de 7000 hectares. Moses veut préserver cet archipel d'eau, de terre et de marais, et le convertir à des fins récréatives et résidentielles. Son projet est d'ailleurs bien engagé. Il sollicite en 1938 *La Guardia*, pour le prier de céder *Jamaica Bay* au département des Parcs, qu'il dirige. Associé au loisir, le développement aéroportuaire semble alors cohabiter harmonieusement avec des projets de parcs et *parkways* : «Le *Jacob Riis park* reconstruit, le nouveau pont du *Marine Parkway*, prolongeant la *Flatbush Avenue* et franchissant le *Rockaway Channel*, l'élargissement en cours de la chênaie de Cross Bay, la rénovation de *Rockaway Beach*, [...], le développement de *Marine Park*, [...], et finalement l'utilisation active de l'aéroport de *Floyd Bennett*, font partie intégrante d'un large programme d'embellissement conférant à *Jamaica Bay* une vocation résidentielle et récréative. »²²²

²²⁰ « The Port treaty of 1921 was adopted because the Port area is economically a unit ; geographically all of its parts share in the same natural advantages ; and historically the growth of these parts has been stimulated by the same forces. » *Annual report*, Port of New York Authority, 1946, p3

²²¹ La collaboration avec la RPA remonte au projet du *George Washington Bridge*, que les deux structures font avancer de concert dans les années 20. Elles militeront ensemble pour des projets d'autoroutes régionales dans les années 30. Doig (Jameson W.), *Empire on Hudson*, op. cit., p268. Lire également les *RPA's newsletters* des 26 juin, 1^{er} Novembre 1944 et du 11 Octobre 1945, et le *Regional Plan Bulletin*, n68, Nov 1946

²²² «The reconstructed Jacob Riis Park, the great new Marine Parkway Bridge extending Flatbush Avenue across Rockaway Channel, the widening of Cross Bay oakway now underway, the Rockaway Beach rehabilitation, [...], the development of Marine Park, the new circumferential or shore parkway,[...], canarsie Beach Park, and finally the active use of Floyd Bennett Airport, are all integral parts of an enlightened program looking toward residential and recreational usage of the entire Jamaica Bay Area», Moses (Robert), *The future of Jamaica Bay*, Department of parks, City of New York, 1938, Sources Avery Library, Columbia

L'approche que défend Robert Moses pour le futur de *Jamaica Bay*, s'inscrit dans le projet qu'il nourrit pour la métropole New-Yorkaise. Moses a des affinités avec Ferriss, Corbett, Hood, et surtout Wallace Harrison. S'il ne s'oppose pas à l'hyperdensité, le contrepoint indispensable à cette vision tient précisément à cette perspective d'aménagement de larges espaces ouverts. La ville superposée de Corbett, le parc d'aiguilles de Raymond Hood et l'archipel dilaté de *superblocks* de Hugh Ferriss, sont indissociables de la distension métropolitaine.²²³ Le *New York Times* traduit en 1938 cette nécessité impérieuse: « [*Jamaica Bay*] est l'un des derniers grands espaces aquatiques de la ville, susceptibles d'être préservés pour la baignade, la pêche ou la plaisance. Son aspect sauvage, son isolement [...] sont, maintenant que les communications sont devenues possibles, les plus grands atouts pour réaliser un espace récréatif pour les millions d'urbains trop à l'étroit dans la brique et l'acier de la civilisation. »²²⁴ [III.4.4]

Moses - et, avec lui, le maire La Guardia - conçoit les aéroports comme des espaces de respiration urbaine, d'où le lien naturel que les deux hommes établissent avec les parcs, parkways, et autres « artères », selon ses termes, dont il a la charge.²²⁵ Lucide, Moses n'en souligne pas moins l'inanité d'un mélange des genres, que certains proposent à l'époque avec le concept d'*airpark*, destiné à des activités récréatives et aériennes. Suite à une sollicitation du maire, lui demandant d'étudier une telle possibilité, à *Long Island*, Moses lui répond fermement, l'invitant à laisser les parcs en dehors du transport aérien.²²⁶ Les écarts de vue entre les deux hommes attestent là aussi de divergences d'interprétation. Maire de la ville et passionné d'aviation - il a lui-même été aviateur -, La Guardia imagine la diffusion du transport aérien à toute la ville. L'intérêt qu'il porte au livre « *Community Airports and Airparks* » de Bruno et Associates, en témoigne. Edité en 1945, l'ouvrage préconise la diffusion de petits aéroports locaux sur le territoire américain, cette décentralisation permettant à la communauté d'accéder progressivement à ce mode de transport interurbain : « L'*airpark* peut être un

University, New York. Lire aussi les courriers de mobilisation que Robert Moses adresse au Borough de Brooklyn ainsi qu'à l'Us Engineer office. Courriers respectivement datés du 3 Mai et du 13 Septembre 1938, Robert Moses Papers, Box 97, Parks/1938, Archives Robert Moses, Manuscripts and Archives Division, New York Public Library : « Il s'agit là de la dernière portion d'importance de la ville de New York, dont la destination n'est pas encore déterminée, et où peut être révisé un grand investissement public. »

²²³ Lire à ce propos l'article du *New York Times Magazine* qui publie en 1949 une série de points de vue sollicités auprès d'architectes et de *planners* connus, parmi lesquels Corbett, Harrison, Moses, Saarinen et Ferriss. « New York in 1999- 5 predictions. Architects and city planners look into the crystal ball and tell what they see. In 1999- 50 years from now- what will New York be like? Will it be a Wellsian maze of superscrapers and aerial highways, or will it be more open and more green ? For a symposium on this subject, the Times asked 5 of the country's best-known architects and planners", *New York Times Magazine*, 6 Février 1949, page SM18,

²²⁴ “[*Jamaica Bay*] is the one great remaining body of water within the city limits still capable of being reclaimed for bathing, fishing and boating. The very wildness and sense of waste and isolation [...] are, now that communications are being opened up, among its greatest assets as a recreational ground for the millions cramped in the brick and steel of civilization.”, “ Save Jamaica Bay, Moses Urges City; Demands Scrapping of 1922 F Plan for Huge Port-Wants Park Area Instead Assails Dumping Practice”, *The New York Times*, 18 juillet 1938, p1

²²⁵ Lettre de Robert Moses, en date du 20 Octobre 1941, à l'attention de FH La Guardia, dont l'objet est « Floyd Bennett and Idlewild Airports » : « Because of the parks, parkways and arterial problems involved, you have asked me to report on the Floyd Bennett and Idlewild Airport Problems ». Lettre dans laquelle Moses suggère à La Guardia, de transférer par vente ou pre-emption les terrains des aéroports existants et futurs, vers un fonds spécial et dédié. Robert Moses Papers, box 98, Parks/1941, Archives Robert Moses, Manuscripts and Archives Division, New York Public Library

²²⁶ Lettre de Robert Moses à FH La Guardia, en date du 9 février 1945, Box 98/Parks/1945, Archives Robert Moses, Manuscripts and Archives Division, New York Public Library

centre communautaire, avec des courts de tennis, des restaurants, une piscine et d'autres équipements récréatifs. » Si La Guardia croit également aux grandes plateformes aéroportuaires, pour concentrer le trafic métropolitain et international, il n'en reste pas moins attaché à cette vision d'un transport urbain qui pourrait catalyser le développement et la cohésion d'une ville. Moses, plus mesuré sur la cohabitation harmonieuse entre l'aérien et l'urbain, raisonne en stratégie. Considérant, au contraire de La Guardia, que les nuisances aériennes interdisent les usages mixtes (loisir et aéroport, par exemple), il est en même temps persuadé que les aéroports et leurs terrains doivent rester dans l'escarcelle de ces pouvoirs, tout comme les autoroutes ont pu devenir des *parkways*, en étant intégrés au département des Parcs. Sa vision d'un espace total associant centre et périphérie, parcs et infrastructures, ne peut s'accommoder d'un découpage ou d'une amputation, qui ruineraient sa vision intégrée de l'aménagement.

La *Port Authority* s'inscrit elle dans une tout autre perspective. L'agence milite en effet pour l'aménagement d'un système de diffusion à l'échelle métropolitaine, système qui s'articule sur un réseau d'infrastructures et nécessite de l'espace. Ici, la vision n'est pas celle d'un aménagement qui serait intégré à l'échelle et au fonctionnement de la ville, mais bien plus d'un système parallèle, cohérent et autonome, se surimposant à la ville.

Au fil des controverses et des projets, la question aéroportuaire dessine les contours virtuels d'un débat intense qui voit s'affronter plusieurs visions de la métropole et prolonge d'une certaine façon les réflexions sur le *Regional Plan*. Les termes désignant les aéroports reflètent explicitement les positions exprimées : *City's Airport* pour la ville de New York, *Region's airports* pour la *Port Authority*. D'un côté, la vision locale d'une complémentarité entre ville dense et territoire suburbain vierge, l'aéroport faisant partie intégrante de la ville. De l'autre côté, la vision insulaire de la *Port Authority* d'un système régional se surimposant à la ville, l'aéroport figurant un système à la fois indépendant et supra-urbain.

La quête de l'autonomie

Gouvernance, destination des sites, les conflits entre la *Port Authority* et la ville, à propos du nouvel aéroport, semblent cristalliser deux visions qui s'affrontent : celle de la pieuvre infrastructurelle d'une part, et celle de la ville-métropole d'autre part. L'avenir de l'aéroport est ainsi tiraillé entre la vision urbaine de Moses et des *métropolitainistes*, l'*Air Portal* avant guerre, le *City's Airport* après, et la vision réseau de la *Port Authority* du *Region's Airport System*. Cette lutte a également son pendant en France, même si le combat n'oppose pas des acteurs de même nature. De part et d'autre de l'Atlantique, le combat porte sur l'autonomie du pouvoir décisionnel, qui conduit à la création d'Aéroport de Paris d'une part et à la prise de contrôle de la *Port Authority* d'autre part.

Cette quête d'autonomie marque une rupture par rapport aux modèles d'avant-guerre, où la question de l'autorité aéroportuaire n'était pas encore posée. Fort d'une nouvelle puissance, celle d'une industrie, celle de transporteurs, et celle

d'un avenir qui s'annonce radieux, l'aéroport se dissocie peu à peu institutionnellement du pouvoir qui le gouvernait, en se définissant comme pouvoir surimposé, autonome, alternatif. Les guerres d'indépendance cristallisent également l'idée selon laquelle l'aérien et l'aéroportuaire incarnent un monde nouveau, synonyme de réforme et d'alternative. A monde nouveau, pouvoir nouveau.

Les situations de Paris et New York constituent des cas exacerbés, plus emblématiques qu'atypiques, du reste. Si les aéroports ne se dotent pas tous d'autorités aéroportuaires autonomes, l'après-guerre est témoin de la mise en place généralisée de nouvelles structures appelées à concevoir et gérer les aéroports. Celles-ci devront certes leur existence à l'importance des chantiers à venir, mais aussi à la nécessité de constituer des structures à part entière ayant un certain nombre de pouvoirs propres. Si l'autonomie de fonctionnement constitue un trait commun à plusieurs grandes villes américaines et européennes, on note cependant une différenciation importante dans la nature des structures, et leur plus ou moins grande indépendance par rapport au pouvoir municipal. Ainsi, certaines structures aéroportuaires nouvellement créées, le seront dans l'orbite des municipalités. En France, hors Paris, dans certaines villes européennes, Manchester par exemple, et des Etats Unis, les aéroports seront gérés par des concessions municipales directes, ou par des sociétés privées ou semi-privées disposant d'une concession municipale comme en Italie, ou encore par des autorités à actionnaires relevant du secteur public (Etat, région, municipalité), comme à Amsterdam ou Francfort. Mais toutes auront en commun d'être identifiées comme structures *ad hoc*, et non services de la ville. Eloignant l'idée de l'aéroport comme emblème monumental de la ville de rattachement, l'autonomie plus ou moins relative de ces structures s'affirme comme dimension transversale aux situations européennes et américaines en particulier.²²⁷

Si la France et l'Amérique sont loin de connaître le même développement de l'aéronautique pendant la guerre, le sentiment de fierté nationale, exacerbé dans les deux pays, s'empare de l'aéroport comme symbole matériel. La création d'Aéroport de Paris et la cession des aéroports à la *Port Authority* au lendemain de la guerre, s'inscrivent dans cette logique, et attestent de l'envergure nationale de la question aéroportuaire. Elles marquent l'émergence de pouvoirs autonomes, indépendants des villes ou des Etats, ceux-ci incarnant l'« ancien monde ».²²⁸ Elles captent la rhétorique du discours de la modernité à New York ou du redressement national à Paris. L'idée d'un renouveau plonge ainsi à la fois dans le champ des formes de gouvernance et de pouvoir, mais également dans celui de l'aéroport comme emblème. Cette transition marque un glissement de l'aéroport comme objet urbain, vers l'aéroport comme objet se définissant *au-dessus* de l'urbain. Du côté des réalisations matérielles, une mutation va également s'opérer.

²²⁷ Maoui (Gérard), Neiertz (Nicolas), *Entre terre et ciel*, op. cit., p46

²²⁸ Les archives d'Aéroports de Paris témoignent d'ailleurs d'échanges de correspondance ente Austin Tobin et Pierre-Donation Cot, les deux directeurs de la Port Authority et Aéroport de Paris, à propos d'un article du *Reader'S Digest* (Référence non citée), qui brocarde les autorités aéroportuaires comme de véritables Etats aéroportuaires. Sources Archives Aéroports de Paris, Boîte 100, Bordereau N°2005308

IV.2- Réformer hors les murs

Nous l'avons vu, la question territoriale occupe une place importante dans ces bagarres de pouvoir. La question urbaine aussi. Dans le manifeste qu'il proclame en faveur de la création d'Aéroport de Paris, Alain Bozel déclare qu'il s'agit d'édifier « une vraie ville nouvelle entièrement conçue pour les services multiples qu'elle aura à rendre, et prête à toutes les extensions et toutes les transformations du progrès [...]. Mais nous pouvons affirmer que la seule certitude qui demeurera est que l'œuvre doit être constamment envisagée à sa taille réelle, qui est immense. »²²⁹ La taille de l'entreprise s'est déplacée, le discours urbain figurant cette fois-ci l'aéroport comme ville entière, modèle et emblème à la fois.

Un moteur pour la ville du futur

Bozel souligne l'importance de nouveaux déterminants : une distance de temps réduite au minimum, des liaisons directes à Paris (« Ce qu'il faut, c'est que 10 minutes suffisent pour être dans Paris »²³⁰), la vitesse comme primat. A ces nouvelles dimensions, doivent répondre des « mécanismes nouveaux [...], des méthodes originales »²³¹. Ces défis sont magnifiés dans le projet qu'il dessine pour l'aéroport : « C'est un immense ensemble qui a été décrit dans ce chapitre [...] Il faudra donc construire la ville moderne de l'aéroport de demain. L'aéroport sera bien une ville, un jour proche même une grande ville, car les cités se développent là où aboutit le flot des richesses extérieures. Celles du bord de mer ont grandi près de leur port, celles de l'intérieur près de leur port fluvial et plus tard de leur gare de chemin de fer. Celles de demain s'épanouiront autour de leur aéroport. »²³² Le ministre de l'air, Charles Tillon, partage d'ailleurs ce point de vue. Pour lui, « la gare sera une véritable cité avec hôtels, restaurants, cabarets, cinéma, galeries marchandes ». ²³³ Peu après, les auteurs de *La découverte aérienne du monde*, réunis par Paul-Henry Chombard de Lauwe en 1948, publient l'un des tous premiers projets d'Orly, en soulignant que « l'ensemble constituera une des plus grandioses réalisations de notre siècle dans le domaine de la technique et de l'urbanisme. »²³⁴ Malgré l'absence d'Alain Bozel dans les instances dirigeantes du nouvel établissement créé, l'idée de ville reste prégnante, comme l'attestent les déclarations de Louis Couhé. En 1951, ADP visait à devenir, selon ses mots « à la fois un port et une ville, avec toutes les installations

²²⁹ Bozel (Alain), *L'Aéroport de Paris*, op.cit., p14

²³⁰ Ibid, p16

²³¹ Ibid, p17

²³² Ibid, p22- Lire également le courrier D'Alain Bozel à Raoul Moreau en date du 12 septembre 1978, op.cit., p4.

²³³ Pays (Marcel), « Idlewild et Orly, deux aérodromes frères. L'un et l'autre sont de véritables cités », 23 septembre 1945, cité in CROP (Centre de Recherches sur l'Opinion Publique), « Image de l'aéroport d'Orly à travers la presse », in *Image créatrice de l'aéroport d'Orly*, Mai 1970 : « Deux grands terrains qui serviront de modèles sont en construction dans le monde. L'un aux Etats-Unis, Idlewild, l'autre en France, Orly »

²³⁴ Crochet-Damais (P.), « L'exploration aérienne », in Chombard de Lauwe (Paul-Henry), *La découverte aérienne du monde*, Horizons de France, 1948, p85

techniques nécessitées par le port, et tous les rouages que comporte une grande cité. ».²³⁵

A New York, l'étude des productions de Hugh Ferriss pendant la deuxième guerre mondiale est intéressante pour comprendre les mutations du discours, entre l'avant et l'après-guerre. Là encore, il est manifeste que la deuxième guerre mondiale constitue un moment charnière à l'origine d'un changement de représentations. En parallèle des débats et projets relatifs aux futurs sites aéroportuaires, ébauchés dès 1942, se poursuit la diffusion de représentations imagées, mettant en scène l'avion comme mobilité naturelle de la ville. Hugh Ferriss renouvelle ses réflexions dans le cadre de dessins publicitaires dont les commanditaires, séduits par ses perspectives futuristes, sont pour la plupart des entreprises, spécialisées dans de nouvelles technologies de construction.²³⁶

Pendant la guerre, la thématique aérienne domine l'œuvre ferrissienne. Le perspectiviste réalise ainsi une série publicitaire pour le compte de la *Trinity Portland Cement Company*, qu'il publie dans la revue *Pencil Points* entre 1943 et 1944. Hugh Ferriss y prolonge ses réflexions d'avant-guerre sur le remodelage de la métropole. Ici, l'île de Manhattan a disparu des images. Ferriss se projette dans la *Suburbia* en traçant des autoroutes qui filent vers l'infini. Intégré en un seul complexe, équipé de cinémas et d'un centre commercial, l'aéroport s'associe au mouvement de déploiement suburbain. Des aéroports, locaux et internationaux, ponctuent un paysage horizontal et distendu. Des dessins figurent aussi l'hélicoptère comme moyen de transport indissociable de la maison ou du *block*. [III.4.5] Dans un travail réalisé pour la société *Ric Wil* de Cleveland en 1945, Ferriss fusionne même le futur centre urbain et l'aéroport. Pôle d'échanges intégrant tous les modes de transport et leurs interconnexions, lieu excentré par rapport à la ville dense, l'aéroport occupe le premier plan et semble figurer la ville à venir.²³⁷ [III.4.6]

Le changement est aussi perceptible dans les modes de représentation graphique. Avant-guerre, l'aéroport était incarné dans un ensemble de dispositifs hybrides, répartis dans la métropole (Ferriss), ou sur le territoire national (Wright). La représentation, plus locale que globale, détaillait un échantillon du projet, dont on comprenait qu'il était sensé se répéter selon une grille générique. Si les textes semblaient extrapoler les dispositifs d'aéroport au système urbain tout entier, les dessins ne l'exprimaient pas.

Ce n'est plus le cas après-guerre. Dans les années 40, on voit apparaître des modes de représentation, dont l'abstraction tranche par rapport à la figuration des esquisses d'avant-guerre. Aux rendus perspectifs qui figuraient l'horizon de la métropole, se substituent des schémas bidimensionnels traçant les liens suburbains : autoroutes, voies ferrées et, prises dans ces mailles, de nouvelles formes urbaines. La représentation est plus proche de la cartographie que du plan

²³⁵ Cité in Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre terre et ciel*, p45.

²³⁶ Une série sera réalisée pour le compte de la *Trinity Portland Company*, entreprise spécialisée dans les technologies de béton, et publiée dans la revue *Pencil Points*, de février 1943 à décembre 1944. Ferriss illustrera également une brochure de communication de la société *Ric Wil Company*, spécialisée en chauffage thermique, intitulée *To the Airport center of tomorrow*, 1945, Sources archives Hugh Ferriss, Avery Drawings and Archives, Columbia University, New York, Boîte 7, Dossier N°5.

²³⁷ Ric Wil Company, "Airport for Toledo Tomorrow" *To the Airport center of Tomorrow*, op.cit., p15

détaillé, de grands vides séparant des formes très intégrées et différant l'une de l'autre. La proposition de Ferriss pour Cleveland, figure ainsi la représentation d'un archipel hétéroclite, composé de villes denses et de noyaux résidentiels ou industriels, séparés par des lignes ou des vides, et au centre duquel se situe l'*Airport Center*. [Ill.4.7] Dans la proposition pour l'aéroport de Toledo, l'aéroport est au premier plan, pôle compact horizontal d'interconnexion air, rail, route. En arrière-plan, se dessine la cime des gratte-ciels du *Downtown*. La perspective souligne le contraste entre la ville dense et verticale à l'arrière plan, et la ville horizontale du premier plan, mariant les nappes d'infrastructures et les bâtiments. Malgré cette tension, ce qui avait conduit les visionnaires d'avant-guerre à choisir l'une ou l'autre des perspectives, semble ici se résoudre par le lien autoroutier. Avant-guerre, l'archipel était homogène, isotrope, tous ses composants étant susceptibles de faire office d'aéroport, les processus d'hybridation, de centralisation ou de systématisation aidant. Il est ici hétéroclite, dans les objets insulaires qui le composent et dans leur distribution. Les liens infrastructurels rapides permettent de passer d'un système à l'autre. Ils associent dans une même unité urbaine des objets différents, des dispositifs autonomes, sans qu'il soit besoin de les « corrompre » l'un l'autre.

Cette analyse des changements de représentation dans l'œuvre de Ferriss permet d'apporter quelques éclairages sur ce moment charnière que constitue la période de la guerre. D'une part, les discours associant l'urbain et l'aérien se poursuivent, malgré le fait que l'idéal de la réforme urbaine se révèle une impasse. D'autre part, les discours renouvellent l'association des deux univers urbain et aérien, en représentant l'aéroport comme tout ou partie d'une ville, *suburbia* aux Etats Unis ou ville moderne en France. L'échelle s'est transformée, faisant passer la figure de l'aéroport, monument de la ville, à l'aéroport comme nouvelle entité territoriale et urbaine.

De même que, avant-guerre, des villes, des pays étaient plus propices au développement d'un imaginaire urbain inspiré de l'aérien, ou à l'édification d'aérogares monumentales, l'émergence de nouveaux discours urbains est inégale, selon les pays et situations. Victorieuses, la France et les Etats-Unis réactivent le moteur imaginaire. L'Allemagne et l'Italie rentrent dans une phase de mutisme, la guerre ayant ruiné à la fois les investissements d'avenir et l'imaginaire aérien qu'ils avaient sans doute trop étroitement lié aux nationalismes montants. Alors que les nations victorieuses amplifient le désir exprimé avant-guerre, la raréfaction de discours associant urbain et aérien en ces lieux, atteste d'un arrêt momentané des réflexions.

Une ville en soi ?

L'immédiat après-guerre voit fleurir de nouveaux concepts d'aménagement aéroportuaires qui, là aussi, traduisent des évolutions notables. En parallèle de la lutte acharnée que se livrent les villes et la *Port Authority*, pour obtenir le contrôle des aéroports New-Yorkais, des propositions d'aménagement sont formulées pour le nouvel aéroport. Leur finalité n'est pas seulement d'affirmer la

compétence des prétendants en matière de conception aéroportuaire, mais aussi de renouveler le champ des possibles.

Fin 1946, début 1947, l'*Airport Authority* et la *Port Authority* développent deux projets concurrents pour le futur aéroport. Moses fait appel à Harrison et Ferriss, avec lesquels il travaille régulièrement. A l'époque, les trois hommes sont largement investis dans l'ambitieux projet de siège des Nations Unies de New York. Pour le nouvel aéroport, ils proposent un bâtiment unique formant une boucle longue de plus de 500 mètres, autour de laquelle peuvent graviter 86 avions. La *Port Authority* propose quant à elle un ensemble de deux terminaux de grande taille également, distants de 1500 mètres et occupant chacun l'une et l'autre des extrémités d'un anneau routier central. L'un des terminaux est destiné au trafic domestique, l'autre au trafic international. Les deux propositions figurent par ailleurs une zone centrale, dénommée la *Central Terminal Area* et destinée à accueillir l'ensemble des installations dédiées aux passagers.²³⁸ [III.4.8]

Il s'agit là d'une première transition d'échelle qui confère à l'aérogare un statut de mégastucture. Son caractère monumental n'est pas incarné dans son architecture mais dans ses dimensions et son fonctionnement. De ce point de vue, la proposition de la ville, mise en images par Ferriss, est la plus spectaculaire. Sur une superficie de 65 hectares, un bâtiment longiligne se déroule, intégrant toutes les activités projetées de transport et de loisirs : restaurants et commerces, terrasses et promenades, sorte d'Eden incarné dans un unique bâtiment-ville. L'enseigne du bâtiment principal, *The City of New York*, peut d'ailleurs prêter à confusion : s'agit-il du propriétaire de l'aéroport, ou d'un palais destiné à figurer la ville dans son entier ? De son côté, la *Port Authority* précise quelles sont ses intentions. [III. 4.9]

« La superficie de l'aire terminale d'Idlewild couvre 160 acres, soit l'équivalent de 15 fois celle du *Yankee Stadium*. [...] Le terminal domestique est à lui seul 10 fois plus large que l'aérogare actuelle de l'aéroport LaGuardia [...]. C'est une sorte d'exposition universelle permanente où il y aurait des restaurants de toutes sortes, de grandes terrasses semblables à celles du pavillon français de l'exposition de New York, des bars à cocktail, des buvettes familiales, des *coffee shops*, [...]. Il y aurait aussi des banques, des magasins de souvenirs, des fleuristes, des barbiers et des instituts de beauté, des cinémas et théâtres, des piscines et des bowlings. »²³⁹

Ici aussi, la figure urbaine de l'aéroport a évolué. L'aéroport s'incarne dans un nouvel ensemble urbain, dépassant l'échelle d'un simple bâtiment. Une activité urbaine florissante anime cet ensemble, analogue à celle d'une exposition. La dimension totalisante, que résumant les appellations et à laquelle font écho les débats sur la gouvernance aéroportuaire, tend à autonomiser de plus en plus

²³⁸ Downer, Green and Carrillo, Clarke, Rapuano and Holleran, Harrison and Abramovitz, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Décembre 1946 (pour le commissaire de la Marine et de l'Aviation de la ville de New York) ; Port of New York Authority, *Summary of proposal for the development of New York City Airports*, 18 décembre 1946.

²³⁹ «The Idlewild terminal area would cover 160 acres, which is 15 times the area of the Yankee stadium. [...] The domestic terminal alone would be 10 times as large as the present terminal building at La Guardia. [...] In a 'continuing world's fair', there would be restaurants of all kinds, terraced rooms similar to the French pavilion at the New York World's Fair, cocktail lounges, family restaurants with modest bills of fare, coffee shops, cafeterias, lunch counters, snack bars, soda fountains and meals-aloft service for aircraft operators. There would be branch banks and newsstands, tobacco, souvenir, florist and gift shops, barber and beauty services, moving picture and newsreel theatres, swimming pools and bowling alleys.» *Annual Report*, Port Authority, 1946, p17

l'aéroport comme monde en soi. Les parallèles avec l'exposition universelle d'une part, et la ville référence d'autre part - Manhattan pour Idlewild et Paris pour Orly -, annoncent également des effets de miroirs, comparant - c'est comme une ville ! - et déformant - c'est très différent ! -.

Echelles et dimensions, l'illimité comme marque de fabrique

L'échelle du futur aéroport d'Idlewild, constitue l'une des dimensions qui fascine le plus les revues d'architecture tout comme certaines revues de vulgarisation scientifique : « La vaste superficie de l'aéroport international de New York est mise en relief dans cette vue de l'île de Manhattan, qui révèle que l'aéroport couvrirait l'équivalent de la superficie allant de la 42ème rue à *Battery Park*. [...] »²⁴⁰ Il s'agirait du plus grand centre de transport dans un rayon de 80 Kilomètres autour de Manhattan. Les dimensions du plus grand terminal avoisineraient 700 mètres de long, soit l'équivalent de 11 *blocks*. A elle seule, la superficie de *Terminal City* couvrirait l'équivalent des trois quarts de *Central Park*.²⁴¹ « Mammouth », « Immense », « Infini », « Géant », « Formidable », l'aéroport est énorme, même pour une ville où l'énormité a atteint l'infini.²⁴² « Un espace gigantesque des voies des airs, [...], prend actuellement forme sur la côte Est. Les structures nécessaires pour traiter le trafic attendu à l'aéroport, défient l'imagination. »²⁴³

Comment l'urbain et le territorial sont-ils évoqués dans l'analyse que font les revues, spécialisées ou non, des projets d'aménagement ? Pour commenter l'indescriptible, les auteurs des lignes citées plus haut recourent à un vocabulaire de l'extraordinaire et de l'illimité. Devant l'immensité, des équivalences sont mises en place. Ainsi, dans ce même numéro de la revue *Popular Science*, l'article consacré au nouveau projet d'Idlewild, compare la longueur totale cumulée des pistes, de 21 kilomètres, à la distance de Manhattan à l'aéroport. Plus loin, on cite le volume de remblais nécessaire à la consolidation des terrains et comparable à ce qu'il faudrait accumuler pour « construire » un *block* new-yorkais d'un mile de haut. Les quantités de bitume nécessaires seraient celles qu'il faudrait pour construire l'équivalent d'une autoroute de 20 pieds de large, allant de New York à Washington. Et, à propos des pistes, « jamais il n'y a eu de routes de cette taille » (« Never have there been such giant strips »). [III.4.10]

La description des projets aéroportuaires fait apparaître de manière récurrente l'analogie urbaine. Selon la revue *Architectural Record*, chaque projet d'aéroport s'apparente à un plan de ville ou de *suburbia*. L'aéroport d'Idlewild aurait

²⁴⁰ « The vast area of New York International Airport is dramatized in this view of Manhattan Island, with equivalent area of the airport, from 42 ND Street South to the Battery Park. [...]. This would be equivalent to filling the marked area of Manhattan with sand to a height of 9 feet » *Annual Report*, Port of New York Authority, 1948, p38

²⁴¹ *Annual Report*, Port of New York Authority, 1950, p81

²⁴² « Mammoth », « Bigness », « Infinity », « Sky Harbors », *Architectural Forum*, Août 1943, p50; « Giant », « Formidable », « World's greatest Airport to serve skyways of Tomorrow », *Popular Science*, Août 1943, pp74-77

²⁴³ « A giant skyways depot containing the whole pattern of future air transportation is taking shape on our eastern seaboard. Structures necessary to handle the contemplated traffic at the airport stagger the imagination. », « World's Greatest Airport to serve skyways of tomorrow », op.cit., pp74-77

l'échelle de près d'un tiers de l'île de Manhattan, les infrastructures s'égrèneraient sur des dizaines de kilomètres, les bâtiments seraient de l'échelle de plusieurs *blocks*, ce que, hormis quelques réalisations singulières et de moindre ampleur dimensionnelle comme le *Rockefeller Center* (1935), l'on ne connaît nulle part ailleurs à New York ni en Amérique. Ces parallèles dimensionnels ont une double fonction. Ils ramènent d'abord ce nouvel objet dans un cadre connu, celui de la ville existante, en opérant des comparaisons, des métaphores. Mais en même temps, ils l'en détachent, en révélant les nouvelles échelles et dimensions de l'objet. C'est donc à la fois dans ce double positionnement, en référence et en alternative à la ville, que les concepts aéroportuaires se dévoilent aux yeux des professionnels et du public.

Le déplacement de l'arène métropolitaine dans l'enceinte aéroportuaire

Pour les architectes, l'aéroport est l'occasion d'approfondir les tensions entre flux, architecture et ville. Jusqu'ici, cette question n'avait été traitée que rarement ou partiellement. L'accès à pied aux aéroports de LaGuardia, était mis en valeur. Cette dimension s'efface dans les dessins d'Idlewild, qui donnent au transport automobile toute son ampleur, ou encore mettent en valeur les pistes comme la scène d'un ballet aérien incessant. Ainsi, la dimension de la vitesse et du mouvement se manifeste-t-elle largement dans la conception architecturale de l'aéroport. Associés à Harrison et Ferriss, les architectes paysagers Clarke, Rapuano et Holleran proposent, à la fin des années 40, des esquisses figurant la superposition d'un *taxiway* au-dessus d'une autoroute empruntée par des automobiles et autobus. Les dessins font écho aux villes imaginaires de réseaux superposés dessinées par Corbett et Ferriss dans les années 20. De son côté, Hugh Ferriss fait littéralement pénétrer l'automobile dans le bâtiment. Dans les perspectives qu'il dresse pour le restaurant de l'aéroport, l'artiste instaure une rencontre directe entre le visiteur et l'avion. L'inclinaison et la transparence de la grande façade vitrée donnent l'illusion d'une pénétration des *taxiways* à l'intérieur du bâtiment. Les représentations dynamiques du bâtiment et des infrastructures peuvent être interprétées comme des figures du passage fluide de l'automobile à l'avion par le filtre du terminal.²⁴⁴

Développé au début des années 50, le concept définitif de l'aéroport d'Idlewild fait écho à l'un des thèmes récurrents du débat métropolitain entre décentralisation et concentration. Les prévisions de trafic et les perspectives d'une croissance exponentielle de l'aérien, déterminent un programme qui remet en cause les principes d'intégration et de consolidation prônés dans l'immédiat après-guerre. La *Port Authority* et ses concepteurs insistent sur la nécessité de minimiser les distances de marche à pied - moins de 400 mètres -. Or, la consolidation des fonctions passagers dans un unique bâtiment conduirait à réaliser une structure de près de 3 kilomètres de long, ce qui leur paraît inconcevable. Renonçant à la création d'une structure centralisée, ils adoptent

²⁴⁴ « Airport taxiway at New York International Airport », Clarke, Rapuano and Holleran, architects, *Architectural Record*, Septembre 1949; « Airport programming analyzed », *Architectural Record*, Avril 1947, p109; Lire également « Two variations on a theme: the Port of New York Authority and the New York City Airport Authority offer plans for Idlewild. », *Architectural Record*, Février 1947, pp22-23

alors une position radicalement opposée en optant pour un dispositif décentralisé, « visant à remplacer la distance à pied par la distance en automobile » (« A decentralized scheme to substitute driving for walking »)²⁴⁵. Ce dispositif procède également de la revendication croissante des compagnies aériennes nationales. Celles-ci souhaitent en effet développer leurs activités dans des bâtiments indépendants, leur permettant de disposer à la fois d'une autonomie de fonctionnement et d'une enseigne sur la plateforme.²⁴⁶

Noyau central de l'aéroport, *Terminal City* est développé par la *Port Authority*, qui s'adjoindra pour ce faire l'aide de l'architecte Wallace Harrison. Concepteur du *Rockefeller Center* avec Corbett et Hood, à l'époque très occupé par la coordination de la conception de l'ensemble des Nations Unies, celui-ci figure parmi les proches de Moses et avait d'ailleurs officié pour les anciens ennemis de la *Port Authority*, en participant aux réflexions de l'éphémère *Airport Authority*. La commande que formule la *Port Authority* à l'attention de Harrison est circonscrite. Il s'agit de proposer un plan d'embellissement, « harmonieux, séduisant, cohérent et imaginatif », qui confère à l'aéroport une apparence avenante, et qui ne contrarie pas pour autant les critères économiques de confort et de praticabilité.²⁴⁷

Terminal City figure un système fermé d'aérogares indépendantes, disposées en ovale autour d'un grand espace central aménagé en *plaza*, parcs, promenades et parkings.²⁴⁸ Tout à la fois infrastructure, système urbain, collection d'architectures, paysage construit et naturel, l'ensemble souligne l'autonomie fonctionnelle des compagnies aériennes américaines qui y réaliseront par elles-mêmes leurs propres pavillons, sorte d'enseignes en relief.²⁴⁹ *Terminal City* regroupera 7 terminaux individualisés ainsi que l'*International Arrivals Building* auquel seront adjointes des ailes abritant les Compagnies étrangères. La revue *Architectural Forum* dévoile le nouveau plan-masse, en le décrivant de façon ambiguë comme une « révolution architecturale à rebours »²⁵⁰ [III.4.11]

« Un pas de géant délibérément franchi en arrière, dans la direction de la fragmentation, alors que toutes les théories actuelles de la conception aéroportuaire prêchent pour plus de consolidation. Cette étape fut *in fine* justifiée par les chiffres en présence : les *planners* de Idlewild eurent peut-être le sentiment que, en prenant cette direction, poussée à l'extrême, ils retrouveraient alors la voie du progrès, le seul progrès qui puisse convenir à un aéroport de ces dimensions. [...] Intrinsèquement, Idlewild est l'aéroport de l'illimité. »²⁵¹

²⁴⁵ « New aerial gateway to America », *Architectural Forum*, Février 1958, pp79-87

²⁴⁶ *Annual report*, Port of New York Authority, 1954, pp31-33

²⁴⁷ "It shall be one of the primary purposes of your services to assure a planning harmonious, tasteful, unified and imaginative appearance of the terminal area and the vicinity thereof, with due regard for economy, convenience and practicality." Voir letter de la Port of New York Authority à WK Harrison, en date du 28 Février 1955, Ref "New York International Airport, Architectural Services for Terminal Area", Archives WK Harrison, Collection II, Box 2:5, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University. Sur la vie et l'oeuvre de WK Harrison, lire de Newhouse (Victoria), *Wallace K. Harrison*, Rizzoli, New York, 1989, pp240-241

²⁴⁸ Dont la conception sera pour une grande part confiée à de grandes agences renommées de la côte Est des Etats-Unis (Skidmore, Owings et Merrill, Saarinen, Pei, TAMS, ...)

²⁴⁹ "New aerial gateway to America", *Architectural Forum*, op.cit.

²⁵⁰ « A design revolution in reverse », « Idlewild : unlimited airport, Fragmentation of its new \$60 Million central terminal area was dictated purely and simply by its overpowering statistics », *Architectural Forum*, Avril 1955, pp 152-156

²⁵¹ "A deliberate giant step in the 'backward' direction of fragmentation, whereas all up-to-date airport design theory favors more and more consolidation. It was a step dictated, in the end –after a prolonged flirtation with

L'arène du débat qui opposait avant-guerre métropolitainistes et régionalistes, s'est déplacée dans l'enceinte aéroportuaire. L'analyse de la presse spécialisée révèle la profusion d'articles et de controverses sur les concepts mis en œuvre pour *Terminal City*. En effet, le parti « urbain » ne fait pas l'unanimité. Pour preuve, les critiques de l'architecte urbaniste Victor Gruen, promoteur et concepteur de centres commerciaux suburbains aux États-Unis.²⁵² L'urbaniste stigmatise ces aéroports qui, lorsque leur croissance défie la raison, choisissent d'exploser en une série de terminaux satellites, connectés par des nappes de parkings. Selon lui, ce dispositif réduit à néant toute idée de nouveau centre suburbain, qu'incarnait pourtant l'aéroport à ses yeux. Le terminal passagers ne peut rester pérenne et intégré que s'il est déconnecté des installations d'accueil de l'avion, qui, par nature, sont flexibles et mouvantes.

Gruen traduit d'ailleurs ses idées en actes en concevant pour le compte de la *Universal Atlas Cement Company*, un projet d'« Aéroport de l'Avenir ». Plutôt que de prôner l'éclatement en terminaux indépendants, il préconise ici la séparation physique des fonctions destinées d'une part au traitement des avions, d'autre part à celui des passagers. Les connections entre ces deux ensembles se font par des véhicules mobiles, transférant passagers, bagages, courrier. C'est au prix de cette séparation, que le Terminal passagers ne sera pas assujéti à l'obsolescence rapide, à laquelle les avancées technologiques liées à l'avion le condamnent inévitablement. « Libéré de la proximité immédiate des avions et de leurs contraintes, l'aéroport pourra alors devenir le nouveau cœur civique de la suburbia, de la même façon que la gare de chemin de fer représentait 50 ans auparavant le centre contemporain de la croissance urbaine. [...] Le Terminal passagers deviendra alors le catalyseur de l'un des cœurs les plus vivants de la suburbia. »²⁵³ [III.4.12]

Conclusion - L'extra-ville

S'ils insistent sur les parallèles urbains, sous la forme de comparaisons ou d'analogies, les discours urbains sur l'aéroport mettent en relief des dimensions nouvelles, qui font que l'ensemble proposé est à la fois urbain et hors de l'urbain. Ils font régulièrement référence aux icônes des villes qu'ils desservent - *Central Park*, *l'Empire State Building* pour New York et, comme nous le verrons plus loin, les Invalides, la Tour Eiffel, la place de la Concorde pour Paris -, tout en dilatant les dimensions et les échelles couramment rencontrées. Ils reprennent les canons

consolidation – by the sheer statistics of the case: Idlewild's planners feel that perhaps in taking it, and taking it to its extreme, they have moved all the way through 'backwardness' and come out smack on the other side, face to face with progress, the only kind of progress for an airport of these dimensions. [...] Intrinsically, it has always been, as far as anything can be, the unlimited airport [...] this is what has determined the unit-terminal patterning, the fragmentation - most emphatic ever yet attempted- of the Idlewild of tomorrow.”, Ibid, pp152-153

²⁵² Architecte de plusieurs grands centres commerciaux régionaux, dont l'influence sera grande outre-Atlantique, il est l'auteur d'un ouvrage de référence qui traite des nouveaux centres suburbains. Gruen (Victor), *The heart of our cities, The urban crisis, Diagnostic and cure*, Simon and Schuster, 1964

²⁵³ “Tomorrow's airport, Victor Gruen”, *Progressive Architecture*, December 1957, pp108-110. Cette proposition s'inscrivait dans le cadre d'un programme promotionnel qui visait à explorer les nouvelles possibilités structurelles du Béton armé.

classiques de la composition urbaine mais projettent également les débats contemporains sur la structure urbaine ou sur l'architecture. Architectures « merveilles du monde », nouvelles technologies, internationalisation du lieu, jusque dans sa toponymie, *Terminal City* transporte ses concepteurs dans un monde expérimental.²⁵⁴ L'aéroport reprend ici tous les attributs classiques de l'urbain - composition, monument, espaces publics, urbanité -, et les renouvelle librement, profitant de cette occasion pour tester les réflexions sur la ville du futur : *superblock* et mégastructure, parc de loisirs et artifice, consolidation et distension, superposition et intégration des réseaux. L'appropriation du champ urbain par l'aéroport est donc double. D'une part, il est le représentant emblématique d'une ville phare, New York ou Paris en l'espèce, la notion d'emblème faisant écho à la mémoire collective. D'autre part, il est le fervent promoteur d'un avenir urbain en voie de réforme. L'utopie initiale de la ville transcendée par l'aérien et de l'aérien domestiqué par la ville, à l'origine de l'imaginaire réformateur, semble ici réactivée dans un nouveau concept. L'« aéroport-ville » se substitue à la « ville-aéroport » d'avant-guerre.

Le système collectif de représentations urbaines semble ainsi marquer l'avènement d'un nouveau paradigme de la ville aérienne. Hors les murs et hors norme, elle figure une sorte d'extra-ville, à la fois lieu d'amplification des débats ayant cours dans l'arène de la ville existante, et nouvelle terre d'expérimentation pour un modèle à éprouver. Les modèles proposés manifestent ici une progression à la fois continue et en rupture par rapport aux représentations d'avant-guerre. La ville aérienne comme réforme captait les débats contemporains, pour les cristalliser avec l'aérien. La refonte porte ici, non plus sur la ville existante, mais sur une ville *ex-nihilo*, délibérément distincte de la ville de référence, Manhattan ou Paris par exemple. Si le dessin de *Terminal City* adopte un plan classique et monumental, l'aéroport se définit non pas comme un nouvel emblème intégré de la ville, mais comme une ville emblème en soi, matérialisant une alternative plus qu'un aboutissement.

²⁵⁴ Des lieux phares du nouvel aéroport seront baptisés *Liberty plaza*, *International park*, *Tri-Faith plaza* "Idlewild, isn't Idle or wild", *The New York World Telegram and Sun*, 21 Février 1955; "New Airport City rises at Idlewild", *The New York Times*, 17 Septembre 1956, p29; "New 'City' taking form at Idlewild", *The New York Times*, 14 Avril 1957, p68; "Fabulous Idlewild: aviation's Airport city", *Airlift*, Septembre 1959, pp. 29-50; "Airport of the jet age: it is New York's Idlewild, 'an authentic wonder of the world'", *The New York Times Magazine*, 8 Novembre 1959, pp9-13

Conclusion Partie I

L'imaginaire comme système dynamique

L'infrastructure aéroportuaire n'aurait sans doute pas eu cette apparence si l'aérien n'avait pas suscité un imaginaire proliférant. Au début du siècle dernier, cet imaginaire capte l'inconscient favorable du public. Il se consolide ensuite, puis se diffuse dans le collectif social, au point que, d'une part des organisations entières entreprennent des réalisations pharaoniques, d'autre part des millions de personnes y adhèrent avec enthousiasme. A ce stade du récit, il paraît utile de s'arrêter sur les modalités de constitution progressive de l'imaginaire. En parcourant un demi-siècle de discours sur l'infrastructure aérienne, nous avons pu en effet constater la densité des matériaux à notre disposition, tout en clarifiant les catégories d'énoncés spécifiques dont ils relèvent. De ce point de vue, un détour par l'analyse des catégories d'auteurs de l'imaginaire professionnel peut aider à comprendre la mutation et la convergence des discours.

L'œuvre d'un personnage comme Hugh Ferriss est à ce titre particulièrement intéressante pour comprendre comment un individu élabore plus ou moins librement des représentations, et en même temps renouvelle ses images au contact d'un environnement en mutation permanente. Actif sur le thème aérien sur une période de plus de 30 ans, Ferriss a par ailleurs un statut d'homme quasi-public, par les expositions qu'il prépare, les manifestes qu'il publie, les sollicitations institutionnelles qu'il reçoit, les tribunes qu'il « dessine » dans la presse à grand tirage. L'analyse de son parcours intellectuel montre, par ailleurs, que Ferriss, au fur et à mesure qu'il progresse, se situe dans plusieurs systèmes. Cette évolution est largement perceptible dans son œuvre, qui traduit une évolution de ses idées et positions urbaines, auxquelles il confronte régulièrement le thème de l'aérien, en produisant des propositions différentes, parfois même contradictoires. Car Ferriss n'est pas seul sur la scène urbaine. En tant que professionnel, il est actif au sein du groupe des *métropolitainistes* par exemple, au sein duquel figurent Corbett et Hood. Avec ses détracteurs, Mumford et Wright, il forme un système qui réagit et interagit. Ses interventions dans des cadres plus institutionnels, tels que son investissement de 1923 à 1925 dans le *Regional plan*, sa contribution parallèle en 1930 à la *Lehigh Competition*, la consultation en 1946 pour l'*Airport Authority*, ou encore le travail qu'il réalise en 1955 pour la *Port Authority*, le plongent dans un autre univers encore, qui le conduit à se positionner par rapport à des commanditaires, dont les intentions peuvent être différentes. Ces différents systèmes par lesquels il passe, font évoluer subrepticement mais sûrement ses représentations et la façon dont ils les figurent, en les mûrissant ou en les contrariant.

Ferriss est, indubitablement, un acteur de l'imaginaire de la ville aérienne. Il se caractérise à la fois par la liberté et la contingence de ses comportements. De ce point de vue, il n'a que rarement des objectifs clairs et encore moins des projets cohérents. Multiples, ses objectifs sont plus ou moins ambigus, plus ou moins explicites, plus ou moins contradictoires. Dans leur sociologie critique des

organisations, Michel Crozier et Erhard Friedberg soulignent le caractère essentiellement opportuniste des stratégies humaines. Parlant des objectifs de l'acteur, les auteurs de *L'acteur et le système*, précisent qu'« il en changera en cours d'action, en rejettera certains, en découvrira d'autres, chemin faisant, voire après coup, ne serait-ce que parce que des conséquences imprévues et imprévisibles de son action l'obligeront à reconsidérer sa position. » Son comportement peut être à la fois offensif - il saisira des opportunités en vue d'améliorer une situation -, et défensif - pour maintenir et élargir une marge de liberté, donc une capacité à agir -. Déjà plus construits, les divers groupes de réflexion auxquels appartient Ferriss forgent des représentations idéalisées qui, en retour, renforcent leur propre identité. Celles-ci se déterminent à la fois par rapport aux spécificités de leurs images, et par rapport à celles qui les distinguent d'autres groupes. L'existence de clivages entre groupes, peut alors conduire à l'émergence de systèmes, permettant d'intégrer les différentes positions et de les réguler. Du *Regional Plan* à *Terminal City*, les différents systèmes confrontent leurs imaginaires. S'opèrent alors des changements de représentation.²⁵⁵

L'action des différents personnages du récit de la ville aérienne, des groupes auxquels ils appartiennent, des systèmes dans lesquels ils évoluent, joue une partition dont l'issue est certes inconnue, mais dont la cohésion favorise la convergence d'un imaginaire collectif, hybridé des positions, distorsions et conflits rencontrés en cours de route. Dans les bagarres mêlant représentations et pouvoirs, les acteurs se rencontrent, échangent et s'approprient les visions amies ou adverses. Progressivement, l'adhésion au projet de ville aérienne procède de cette « intelligence » qu'ont les organisations de capter l'inconscient collectif et de faire appel aux ennemis d'hier, pour vendre leur projet au plus grand nombre. Aurait-on pu imaginer que la *Port Authority*, hier l'adversaire farouche de l'*Airport Authority*, conduite par Robert Moses, et assistée de Harrison et Ferriss, fasse appel à ces deux personnages pour relancer l'imaginaire de la ville aérienne et conquérir le public ?²⁵⁶

Le décryptage des différents systèmes d'action est particulièrement utile pour comprendre la façon dont se créent ou se renouvellent les futures autorités aéroportuaires. Cet épisode traduit nettement le passage d'un système de représentations à un autre. La concession des aéroports à la *Port Authority* ou la création d'Aéroport de Paris, chaque fois au terme d'âpres luttes de pouvoirs, peuvent être lues à travers le prisme des disparités de représentations, qui ici s'affrontent sur un même terrain, aéroportuaire. C'est ici que la question du pouvoir prend toute son importance, non comme attribut, mais comme relation entre acteurs dans un système. Elle s'affirme comme médiation inéluctable entre les projets collectifs et leur réalisation. Dans la mise en tension des contradictions, des clivages, certaines représentations s'effacent, d'autres prédominent, ou encore de nouvelles apparaissent. L'émergence des pouvoirs aéroportuaires autonomes procède de l'éclatement du système d'action précédent, qui avait réussi à consolider les courants opposés du débat urbain. A ce moment là, les tensions qui

²⁵⁵ Crozier (Michel) et Friedberg (Erhard), *L'acteur et le système, les contraintes de l'action collective*, Editions du Seuil, 1981, pp 55-57

²⁵⁶ La cristallisation de l'ensemble des acteurs de l'imaginaire New Yorkais est ainsi largement perceptible dans le texte de la conférence de presse de la *Port of New York Authority*, en date du 18 février 1955. Source Jaffe (Lee K.), « New York International Airport, Passenger Terminal Area », For release, 21 Février 1955, p2

étaient à vif, explosent. De ce point de vue, concepts et pouvoirs sont parties liées. L'idée de ville aérienne, autonome, extra-urbaine, née de l'impossibilité de réformer la ville dans sa totalité, motive l'éclatement du système et nourrit la création d'organisations spécifiques. En retour, l'indépendance acquise motive la réalisation de *Terminal City* et d'*Air City*, la ville aérienne préfigurée pour l'aéroport d'Orly. A l'ouverture d'Orly en 1961, la promotion enthousiaste du nouvel aéroport, comme ville en soi, sera similaire à celle d'Idlewild.²⁵⁷ [III.4.13]

La deuxième guerre mondiale marque donc une césure importante favorise de manière spectaculaire l'expansion de l'industrie aéronautique et préfigure par là même le développement à venir du transport aérien de masse. Accomplissant la réalisation du rêve d'un transport aérien à grande échelle, cette expansion rend caduque l'idéal développé avant-guerre de la ville réformée par la mobilité aérienne. Ces deux facteurs sont pour partie à l'origine d'une mutation des représentations urbaines et architecturales de la mobilité aérienne et des questions aéroportuaires.

Nous l'avons vu, deux figures nouvelles caractérisent cette mutation. A Paris et New York, le déplacement de la gouvernance des aéroports vers de nouvelles entités plus ou moins autonomes, marque en de nombreux endroits un premier changement notable de l'immédiat après-guerre. L'émergence de pouvoirs autonomes se fait par un processus de confiscation complète ou relative des périmètres aéroportuaires aux dépens des villes ou d'autres tutelles. En deuxième lieu, les concepts aéroportuaires émergents se matérialisent sous de nouvelles formes, convoquant là encore des références et discours urbains. L'aéroport international d'après-guerre est conçu comme un ensemble périphérique à la ville, développant un modèle autonome de ville hors la ville. Déjà présente auparavant, cette caractéristique s'amplifie, les représentations extériorisant l'aéroport par sa situation d'abord, mais également par ses dimensions extraordinaires et innovantes. En même temps, elles convoquent les débats urbains en cours et font appel à des dispositifs qui s'éprouvent ailleurs. Du Bourget à l'*Air City* d'Orly, de LaGuardia à la *Terminal City* d'Idlewild, de la vision municipale à la vision internationale, l'aéroport se projette ici dans la périphérie comme un « modèle » de ville du futur.

²⁵⁷ « Une véritable ville, consacrée au transport aérien », *Le Parisien*, 23 Février 1961 ; « Orly, une cité de l'air, une véritable ville de 30 000 habitants », *Libération*, 26 mai 1961 ; « Idlewild et Orly... L' une et l'autre sont de véritables cités », *Paris Presse*, 16 Août 1964 ; « Avec des nouvelles installations grandes comme toute la rive gauche de Paris », *Paris Presse*, 27 Août 1964, Source Archives d'Aéroports de Paris, Articles cités dans CROP (Centre de Recherches sur l'Opinion Publique), « Image de l'aéroport d'Orly à travers la presse », op.cit.

PARTIE II

L'AEROPORT OU L'AUTRE VILLE

CHAPITRE V

LA VITRINE

Résumé

Avec leur développement, le trait le plus saillant de cet après guerre est la vaste campagne de promotion dont font l'objet les grands aéroports internationaux. Ceux-ci vont ouvrir leurs portes à un public constitué en majorité de visiteurs. L'aéroport incarne la ville pour « voir » le spectacle aérien, autant sinon plus que celle pour « pratiquer » la mobilité aérienne. Terrasses, belvédères, vastes restaurants avec vue sur la piste, incarnent un modèle répété de par le monde. Mais la nouvelle scène que dévoilent les aéroports diffère de celle des aéroports d'avant-guerre, en un point essentiel : plus que la vue des avions, c'est désormais l'aéroport dans son intégralité, qui capte les récits de la presse, et mobilise aménageurs et exploitants. Il devient en soi une véritable attraction urbaine. Cinéma, théâtre, bains turcs, commerces, loisirs,... : dans l'enceinte des nouveaux aéroports, on assiste à la célébration d'une « fête » permanente. Peu à peu et ce, dès les premières années de fonctionnement, cette façade s'effrite. Les réactions de la presse et des professionnels témoignent de la fragilité du modèle. La féerie de l'aéroport se heurte à la déception de ceux qui avaient cru à l'ambition réformatrice ou à l'efficacité pratique d'une nouvelle structure territoriale.

La ville aérienne s'est donc réalisée. L'autonomie relative des pouvoirs aéroportuaires, et l'exportation *ex-urbis* des débats urbains les plus novateurs, ont favorisé son avènement. Ni réforme de la ville existante, ni monument de la ville excentré, il s'agit là d'une cité nouvelle qui a tous les attributs, les apparences de la ville, mais en même temps s'en est physiquement détachée.

Même si l'avenir est prometteur et nécessite des politiques d'anticipation, le trafic reste cependant relativement faible. En même temps, les investissements aéroportuaires s'annoncent considérables, sans que la clientèle des passagers ne parvienne à elle seule à assurer la stabilité financière des établissements constructeurs. Dans ce contexte, les compagnies aériennes comme les autorités aéroportuaires, vont développer des stratégies de séduction à l'attention de leurs clientèles potentielles. Pour diversifier le public, elles vont mobiliser l'adhésion collective autour de l'idéal aérien. Dans un contexte où triomphe la société de consommation et s'ouvre une expansion urbaine sans précédent, la promotion de l'aéroport comme nouvel ensemble territorial et urbain, constitue dès lors un axe important de leur stratégie de communication.

V.1- Un miroir du futur

Les rapports d'activité de la *Port Authority*, datant de la fin des années 40 et du début des années 50, témoignent de l'ambition qu'a l'autorité d'attirer des visiteurs dans l'enceinte de l'aéroport, au-delà de la sphère encore restreinte des passagers aériens. Pour capter la future clientèle, l'aéroport de LaGuardia avait déjà ouvert ses installations au public. L'*Observation deck*, destiné à contempler les avions et hydravions en manœuvre, était largement fréquenté les dimanches. *Architectural Record* commente l'installation : « Le toit de l'aérogare offre une magnifique terrasse d'observation, d'où l'on peut voir le plus grand show jamais vu sur terre. Des parasols aux couleurs joyeuses, et des marquises, contribuent à l'ambiance festive qui animera les aéroports de l'âge du vol aérien. »²⁵⁸

A compter de 1947, la *Port Authority* amplifie ses activités publiques, en les transformant en véritable attraction.²⁵⁹ Sur les terrasses d'observation, s'enchaînent les annonces sonores des origines et destinations des vols, la présentation des modèles d'avion, les caractéristiques des vols - distance et temps -. En quelques années, des millions de spectateurs se bousculent aux aéroports de LaGuardia et d'Idlewild, attirés par cette description « scène par scène », des activités de l'aéroport. La métaphore théâtrale traduite dans cette expression - « play by play » - revient souvent dans les rapports d'activité de la *Port Authority*.²⁶⁰ [III.5.1] L'autorité organise également des visites guidées. Commerces, services et loisirs prolifèrent, dont les recettes alimentent peu à peu les caisses de la *Port Authority* : en 1948, les revenus non directement issus des taxes aéronautiques, couvrent 60 à 70% des recettes de la *Port Authority*.²⁶¹ Au début des années 50, l'aéroport d'Idlewild accueille 10% de passagers et 90% de visiteurs. La France est d'ailleurs séduite par ces activités. Une mission effectuée aux Etats-Unis en juillet 1945 par l'équipe missionnée pour réfléchir à la reconstruction d'Orly, donne lieu à un rapport admiratif et convaincu sur les activités de mise en scène du trafic aérien :

« Si pour reprendre la formule de MLaw, directeur de l'aéroport de Washington, un aérodrome doit être considéré comme un théâtre, dont le spectacle est le trafic aérien, on saisit l'ampleur des installations qu'il est désirable de réserver aux visiteurs. [...] Les activités aéronautiques, en effet, constituent une partie importante des ressources d'un aérodrome ; un gros effort est à réaliser pour attirer le public de la cité voisine : restaurants, magasins, vastes terrasses pour l'observation du trafic, nombreux garages autos, sont susceptibles d'y contribuer. »²⁶²

²⁵⁸ «The roof of the airline terminal building provides an ideal public observation deck from which may be viewed the greatest show on earth. Gaily colored parasols and awnings will add to the festive spirit of the public which will flock to airports in the Age of Flight», « Airports », *Architectural Record*, Avril 1945, p83

²⁵⁹ Le prix d'accès à ces nouvelles attractions est modique : moins de 1 dollar à Idlewild, la fréquentation étant telle que les recettes seront somme toute importantes pour la *Port Authority*. Sources *Annual reports*, Port of New York Authority, 1947, 1948, 1949 ; Aéroport de Paris institue également la terrasse comme attraction urbaine, le prix étant en 1961 de 1 nouveau franc.

²⁶⁰ *Annual report*, Port of New York Authority, 1947, p19; *Annual report*, Port of New York Authority, 1947, p14; *Annual report*, Port of New York Authority, 1948, p16; *Annual report*, Port of New York Authority, 1949, p35

²⁶¹ *Annual Report*, Port of New York Authority, 1948, pp14-15

²⁶² Rapport de mission aux Etats-Unis, juillet 1945, par Mrs le lieutenant colonel Lherminier et Raymond Lazard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Sources Archives du Musée de l'air et de l'espace, Ref N4B9028

Le spectacle féérique

« Un terminal aérien est le lieu de promotion de l'aviation », s'exclame le constructeur d'avions Lockheed qui, regrettant que l'avion ne puisse pénétrer dans la ville, souhaite attirer les urbains dans les aéroports en leur offrant, au-delà du spectacle des avions, des plaisirs nouveaux et modernes.²⁶³ En cette période euphorique d'après-guerre, les exploitants d'aéroports rivalisent d'ingéniosité pour inventer de nouvelles activités récréatives, que l'on ne trouve nulle part ailleurs : des bains turcs à Lockheed airport, un théâtre Drive-in envisagé à Idlewild.²⁶⁴ Plus largement, c'est la dimension urbaine de l'aéroport qui va constituer un argument de promotion des nouvelles installations. « Visitez Orly, aéroport de Paris », la presse déploie des photos spectaculaires de la nouvelle réalisation, inaugurée la même année par le Général de Gaulle. La « cité de l'air », comme certains journaux l'ont baptisée, se « reflète » dans la cité parisienne, sous forme de comparaisons dimensionnelles : « L'ensemble des parcs de stationnement aménagés devant la nouvelle aérogare d'Orly, couvre une superficie de 8,5 hectares, c'est-à-dire près d'une fois et demi la place de la Concorde. [...] La longueur de la nouvelle aérogare d'Orly est identique à celle de l'avenue de l'Opéra ». Ou encore : « Les terrasses de la nouvelle aérogare d'Orly couvrent une superficie de 22 000 mètres carré soit la surface de la place Vendôme. »²⁶⁵ En 1964, le bâtiment français le plus visité est l'aérogare d'Orly Sud, avec 4 millions de visiteurs. Cette fréquentation lui vaut des comparaisons avec la Tour Eiffel, le château de Versailles.²⁶⁶ [III.5.2]

Si les campagnes de promotion de l'aéroport établissent des parallèles, c'est pour mieux marquer la différence. La couverture d'un document de communication présentant Orly, figure ainsi, côte à côte, une perspective classique de Paris, et l'axonométrie géométrique de la nouvelle aérogare d'Orly sud. A l'instar des dessins de Ferriss, qui associaient sur une même image, deux formes contraires ou dissemblables, la réunion de ces deux figures, que tout semblait vouloir opposer, est désormais possible, grâce à la réduction des distances de temps. Cette ville extraordinaire dont on vante tant les mérites, est toute proche de la ville dans laquelle on habite, seuls 15 minutes séparant le monumental Paris au moderne Orly.²⁶⁷

²⁶³ « An air terminal is the showcase of aviation » Situé dans la *suburbia* de Los Angeles, cet aéroport doit être conçu par le constructeur d'avions Lockheed. « Good Airport Design », *Architectural record*, Avril 1945, pp98-103

²⁶⁴ Ce projet est mentionné dans une lettre en date du 15 Mars 1950, de HSCullman, Chairman de la Port Authority, à Robert Moses, en réponse à un courrier que Moses lui a adressé le 3 mars 1950. Moses s'est déclaré opposé pour des raisons de surcharge potentielle de trafic sur le réseau des infrastructures routières de la ville. Source Robert Moses papers, Box 99/ Parks/ 1950, Archives Robert Moses, Manuscripts and archives Division, New York Public Library.

²⁶⁵ « Visitez Orly, aéroport de PARIS », *APNA*, Numéro spécial 1961, Sources archives Aéroports de Paris

²⁶⁶ « L'aérogare d'Orly est devenue le pôle d'attraction des promeneurs parisiens du dimanche », *Le Figaro*, 2 Novembre 1964 ; « Le monument le plus visité », *Le Figaro*, 1^{er} Janvier 1966 ; « Concurrence de la Tour Eiffel », *Le Figaro*, 17 Août 1965. Articles cités dans CROP (Centre de Recherches sur l'Opinion Publique), « Image de l'aéroport d'Orly à travers la presse », *Image récréatrice d'Orly*, op.cit.

²⁶⁷ Notons que c'est une distance de temps qui s'est substituée à la distance physique.

Pour masquer le fait que l'aérien n'est en fait réservé qu'à une élite, et attirer le futur chaland, les autorités aéroportuaires, soutenues par le discours des aménageurs et la rhétorique des édiles, ont intégré et développé l'idée d'ouvrir largement l'aéroport au public. L'accent mis dans les aéroports sur la notion de spectacle et le développement des activités de loisir prend ainsi de plus en plus d'importance dans les discours des années 50. Conviés à contempler un spectacle inédit, celui de l'aéroport en mouvement, les citoyens « visitent » l'aéroport comme un parc de loisirs, *showroom* de nouveautés permanentes.²⁶⁸ De la ville réformée qui promettait l'aérien pour tous, à l'aéroport pour tous, le pas est franchi.

Les aéroports vont déployer un certain nombre de dispositifs destinés à *voir*, comme à mettre en scène. *Decks*, larges façades vitrées, promenades, terrasses, belvédères, *plazas*, constituent des modèles répétés de par le monde. Des dispositifs de communication sont mis en place : le panneau d'informations des vols ou les annonces sonores, qui invitent le monde entier dans l'espace de l'aéroport, ou encore les images *glamour* des célébrités, saisies en commentaires et reportages photographiques par les journalistes permanents de l'aéroport. Ainsi peut-on noter à Idlewild, la présence d'un pool de journalistes permanent chargé de couvrir l'actualité de la vie aéroportuaire.²⁶⁹ Au-delà, le développement d'une urbanité débridée, avec l'apparition de nouvelles activités commerciales et ludiques, apparentant l'aéroport à un grand parc d'attractions, confère à l'ensemble l'image d'une ville de loisirs.

Si l'aéroport n'est pas encore un transport de masse, il devient donc un spectacle de masse. De nombreux projets aéroportuaires figurent des restaurants aériens, des *skyrooms* ou des promenades, permettant d'offrir des vues sur les ballets d'avions, mais aussi d'embrasser ce nouvel espace qu'est l'aéroport. Pour permettre la contemplation du spectacle, les façades les plus audacieuses sont dressées. Les projets d'aéroports vont également figurer des images d'Eden, composées de parcs gigantesques et de plans d'eau. Largement publiée, l'esquisse de *Terminal City*, rendue en 1955 par Wallace Harrison et Hugh Ferriss à la *Port Authority*, figure une promenade supérieure reliant le terminal des arrivées à la tour de contrôle. Elle conduit également à un belvédère surplombant les réseaux routiers, et d'où l'on peut admirer l'envol des avions. Ici, l'espace extérieur va bien au-delà d'un linéaire de dépose des passagers. Il s'agit là d'une large esplanade piétonne, qui tranche avec les représentations des années 40, dont les figurants n'étaient que fluides, automobiles ou avions. L'ensemble de la perspective figure une « ville », dans laquelle tout désormais semble cohabiter harmonieusement et au sein de laquelle l'on retrouve les attributs modernistes : séparation des flux et superposition des espaces publics, lignes nettes et épurées des bâtiments, verticales (la tour de contrôle), et horizontales (les terminaux), le tout baignant dans un parc aéré. Aménagé sur près de 200 hectares, celui-ci semble vouloir renouer avec les aspirations pastoralistes au retour à une nature

²⁶⁸ “Your Weekend guide visits: Idlewild Airport”, *The New Haven Register*, 25 Août 1962, p32; “Forget the bird, TWA appraised”, *Architectural Review*, Novembre 1962, pp306-307

²⁶⁹ L'un d'entre eux, Geoffrey Arend, publiera d'ailleurs de nombreuses monographies relatant l'épopée des aéroports vus du côté des journalistes people. Arend (Geoffrey), *Great Airports, Kennedy, A picture history-Idlewild to JFK*, Air Cargo News, Inc, New York, 1981, pp4-5

pacifiée.²⁷⁰ L'ensemble structuré par des réseaux et des parkings, est ponctué par des pelouses, des piscines et jeux d'eau, qui participent, avec l'éclairage, à une mise en scène dynamique et lumineuse du nouvel aéroport. [III.5.3]

A Orly aussi, l'ouverture du nouvel aéroport est célébrée dans une ambiance festive. En 1963, Gilbert Bécaud chante le « Dimanche à Orly ».²⁷¹ Aéroport de Paris passera commande d'un certain nombre de films de promotion, à destination du grand public. Certes, se joue là l'idée selon laquelle les visiteurs seront les futurs clients, et qu'il faut pour les conquérir, les séduire. Mais préexiste également l'appréhension d'un avenir que les responsables des aéroports redoutent plus difficile. Consommateur d'espaces, producteur de nuisances, l'aéroport doit se protéger. Son image est donc stratégique. Faire adhérer le public à l'aéroport, en transformant celui-ci en attraction populaire, permet sans doute de s'affilier une opinion favorable pour l'avenir. Journaliste et écrivain, adepte du « réalisme fantastique », qu'il promeut à travers son activité d'éditeur de l'Encyclopédie Planète, Louis Pauwels est sollicité dès 1960, pour élaborer en collaboration avec Robert Menegoz, un scénario pour Aéroport de Paris, dont l'enjeu est de montrer une image non seulement positive mais féerique de l'aéroport. Les deux scénaristes écrivent :

« Nous allons faire le circuit touristique d'Orly, y compris le voyage imaginaire dans la caravelle en bois. Nous souhaitons [...] entraîner le spectateur dans une sorte de poème, parfois lyrique, parfois familier, parfois fantastique où l'évènement Orly apparaîtra dans sa grandeur, sa quotidienneté et son insolite. [...] L'aéroport est aussi une organisation de spectacles, un centre touristique, un ZOO où le public vient voir les animaux du ciel et respirer l'air des grands voyages. [...] Il est aussi la porte ouverte sur la France et plus précisément sur Paris. Vu d'en haut, la nuit, masse lumière prolongée par la ligne scintillante de l'autoroute, il est la clé d'or qui ouvre Paris au voyageur. »²⁷²

Une « cité sous un seul toit »

Inaugurée solennellement le 24 février 1961 par le président de la République, l'aérogare d'Orly Sud figure pour la presse un nouveau monde. Aéroport de Paris raconte le récit de la grande journée de l'inauguration, décrivant par le menu détail tout ce qu'il est possible de trouver dans cet unique bâtiment : centre commercial, galerie marchande, restaurants, oasis, jardins en patio, terrasse, jeux pour enfants, hôtel, administrations, belvédère. « Le sixième [étage] est constitué uniquement par des terrasses publiques, véritables belvédères d'où la vue s'étend sur Paris au Nord, la vallée de la Seine vers l'Est et la forêt de Sénart au Sud Est. [...] Des lunettes télescopiques sont mises à [la] disposition [des spectateurs] et ils peuvent entendre les commentaires d'un *speaker* commentant les évolutions des avions sur

²⁷⁰ Voir, dans les archives de Hugh Ferriss, les dessins qu'il réalise pour Idlewild, dans le cadre de la commande adressée à Wallace Harrison par la Port of New York Authority: Lettre de la Port of New York Authority à SOM et WK Harrison, en date du 16 Février 1955, Ref « Preliminary design ». Archives de Hugh Ferriss, Box 5A, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

²⁷¹ Bécaud (Gilbert), Delanoë (Pierre), « Dimanche à Orly », 1963

²⁷² « Projet de scénario sur l'aéroport de Paris », Scénario d'un film écrit par Louis Pauwels et Robert Menegoz, 22 septembre 1960. Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 141.

les pistes et les aires de trafic. »²⁷³ La ville est ici à portée de main dans un unique édifice réunissant à la fois l'ensemble des facilités qu'une ville peut offrir, la dimension symbolique et monumentale de la cité, le panorama régional, ainsi que les moyens de s'en évader par la voie des airs. [III.5.4]

Les programmes aéroportuaires vont intégrer des fonctions qui n'ont *a priori* rien à voir avec les finalités premières du lieu, ce qu'illustre d'ailleurs le terme ambigu de *Terminal City*, qui revêt plusieurs significations. S'agit-il d'une ville de transit ou une ville de destination ? L'Amérique des années 50 voit naître des projets d'aéroports intégrant des hôtels, *drugstores*, théâtres, commerces, restaurants, musées, promenades,.... La *plaza* centrale en constitue souvent le point d'orgue. Désigné par la *Port Authority*, urbaniste en chef pour l'aménagement d'Idlewild, Wallace Harrison commente ainsi le projet :

« Idlewild, l'aéroport le plus moderne au monde, aura une grande entrée, dénommée la Plaza, 3500 pieds de long et de 2500 pieds de large. [...] Pour la première fois, l'Amérique aura une Plaza qui sera 10 fois plus importante que la Place de la Concorde à Paris, et dont l'échelle s'accorde avec celle du monde moderne qu'elle dessert [...] L'objectif est d'aménager un centre semblable à ceux qui ont existé par le passé dans les grandes capitales, comme la Concorde à Paris, ou la place Saint Pierre à Rome. »²⁷⁴

Chose nouvelle, l'aéroport déploie des mégastructures de dimensions inédites pour l'époque. Conçu par l'agence Skidmore, Owings et Merrill, et achevé en 1957, l'*International Arrivals Building* de l'aéroport d'Idlewild, a une longueur de 700 mètres. Pour publier les coupes et élévations du nouveau bâtiment, les documents de présentation déploient des triples, voire quadruples pages.²⁷⁵ Ses dimensions s'expliquent par le fait qu'il est dédié à l'accueil des arrivées internationales, et accueille quasiment l'ensemble des compagnies étrangères. Le hall de livraison des bagages est comparé à un supermarché, les dispositifs automatiques de livraison dans des racks, et les nombreux guichets de douane offrant des similitudes avec l'univers commercial. Le bâtiment abrite une myriade de services, allant même jusqu'à se transformer en musée, l'exposition d'œuvres d'art spécialement conçues pour l'aéroport, marquant l'entrée des aéroports dans le marché mondial de l'art contemporain. Plus encore, c'est l'agrégation des composants urbains, traditionnellement éclatés ou extériorisés, qui opère une véritable mutation de l'idée d'édifice, l'aérogare incarnant un bâtiment-ville d'un genre nouveau, véritable « cité sous un seul toit ». ²⁷⁶ Le bâtiment intègre non seulement l'urbanité du commerce et du loisir, mais également des figures

²⁷³ Texte de présentation de l'aérogare d'Orly Sud par Aéroports de Paris, Mai 1962, Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boite 32, Bordereau N°1994980.

²⁷⁴ "Idlewild- the most modern airport in the world- will have a great entrance to be called the Plaza. This area will be 3,500 feet long and 2,500 feet wide. The Port Authority has decided that this area is to be not only the most efficient servicing area in the world, but also one of the most attractive plazas. For the first time America will have a Plaza more than ten times the area of the Place de La Concorde in Paris and which is in scale with the modern world that it serves [...] The sum and purpose is to provide a center similar to those which have existed in the past in the great capitals such as the Place de la Concorde and St Peter's Plaza in Rome." Harrison (Wallace K), Texte de présentation du concept de *Terminal City* pour la *Port Authority*, 16 Février 1955, Archives de WKHarrison, Box 3, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

²⁷⁵ Encore aujourd'hui, le bâtiment le plus long du monde est une aérogare, celle de l'aéroport d'Osaka, longue de 1700 mètres.

²⁷⁶ "For arrivals, a supermarket with balcony seats", in "A new aerial gateway to America", Architectural Forum, Février 1958, p83

relevant du champ des infrastructures : rampes, ponts, galeries et plateformes, sont importés dans l'architecture du terminal.²⁷⁷ [III.5.5]

L'enseigne *flagship*

La réalisation de l'International Arrivals Building par l'agence SOM, est symptomatique d'une tendance généralisée qu'ont les autorités aéroportuaires américaines, à recourir aux figures emblématiques du modernisme. La vie aérienne se doit aussi d'être créative dans son architecture. Ruptures d'échelles, nouvelles structures, « révolution gestionnaire », pour les agences d'architecture confrontées à de très gros objets, les aéroports, comme d'autres gigantesques programmes universitaires, hospitaliers, par exemple, convoquent les dimensions qui « renouvellent » le processus de conception architecturale.²⁷⁸ A l'instar de la *Port Authority*, les compagnies aériennes s'inscrivent dans le mouvement de l'innovation architecturale et urbaine. Pour réaliser son aérogare New-Yorkaise, la compagnie *Trans World Airlines* choisit l'architecte Eero Saarinen, à la fois parce que celui-ci est engagé dans des programmes de nature comparable, mais aussi parce que la compagnie veut imprimer une empreinte remarquable sur le site d'Idlewild. Né en 1910, fils de l'architecte finnois Eliel Saarinen émigré aux Etats-Unis dans l'entre deux guerres, Eero Saarinen est l'une des grandes figures du second modernisme américain et de ce que l'on appellera la *Corporate architecture*. Parmi ses œuvres majeures, dont certaines seront seulement achevées après son décès en 1961, on compte le *General Motors Technical Center* à Detroit, le siège social de CBS à Manhattan, le *Jefferson National Memorial*, plus connu sous le nom de *Saint Louis Gateway Arch*, et l'aéroport de Dulles-Washington.²⁷⁹

Si Saarinen crée la surprise en interprétant librement la commande de TWA, il répond à ses attentes au-delà de toutes ses espérances. L'architecte s'intègre dans la composition urbaine de *Terminal City*, en tirant parti du site retenu. Il choisit de se démarquer de ses voisins modernistes en créant une forme sculpturale coulée en béton, qu'aucun angle droit ne vient contrarier. Fluidifiant la frontière entre intérieur et extérieur, l'aérogare ouvre les perspectives, grâce à la mise en œuvre de baies vitrées sans reflet, ainsi qu'à une perméabilité totale de l'espace. Grands volumes abrités sous de larges voûtes, passerelles, balcons, tunnels *travelators*, Saarinen invente un parcours scénique continu, de la voiture à l'avion, et offre une nouvelle expérience sensorielle de l'espace : « Le défi consistait à créer [...] un bâtiment pour TWA, qui serait à la fois original et mémorable [et] de concevoir un bâtiment dont l'architecture elle-même aurait exprimé l'excitation du voyage. Ainsi, voulions-nous que l'architecture révèle le terminal, non pas

²⁷⁷ Dossier "Planning for air travel", "Gateway for overseas travellers", *Progressive Architecture*, Décembre 1957, p87

²⁷⁸ Sur le tournant que prend l'agence Som dans la pratique architecturale de la grande dimension en architecture, lire de Massu (Claude), *Chicago De la modernité en architecture, 1950-1985*, Marseille, Editions Parenthèses, 1997, pp95-99

²⁷⁹ Sur l'œuvre de Saarinen, lire le catalogue de la récente exposition rétrospective : Pelkonen (Eeva-Liisa) et Albrecht (Donald), *Eero Saarinen, Shaping the future*, Yale University, New Haven, 2006. Sur la contribution à l'avènement de la Corporate architecture, lire aussi de Martin (Reinhold), *The Organizational Complex*, MIT Press, 2003, pp122-155

comme un espace clos et statique, mais comme un espace du mouvement et de la transition. » Dans une poétique de la narration, le voyage est littéralement vécu comme un rite de passage, un moment de transformation. Le bâtiment est érigé comme architecture parlante, exaltant l'émotion du voyage aérien.²⁸⁰ [Ill.5.6]

Autre *flagship* remarquable, conçu par l'agence Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton – qui réalisera plus tard l'aéroport de Dallas -, l'aérogare de la compagnie Pan American, est réalisée en 1960. Ce bâtiment elliptique en forme de parasol de béton devient lui aussi, une icône de l'architecture aéroportuaire, et l'emblème mondial de la compagnie.²⁸¹ Au fil de sa réalisation, *Terminal City* ajoute une nouvelle caractéristique, incarnée dans cette architecture *corporate* d'un style inédit, où les terminaux figurent des objets insolites, à la fois enseignes et lieux publics, structures fonctionnelles et pavillons futuristes. Nouveaux *flagships* des compagnies aériennes, qui aspirent à la mondialisation, les terminaux-pavillons exhiberont une architecture remarquable par leur inventivité et leur unicité, qui provoquera, comme nous le verrons, les remarques les plus contrastées. Certains critiqueront le chaos résultant, s'apparentant à un « zoo architectural ». D'autres, au contraire, salueront la dimension futuriste du spectacle, comparant *Terminal City* à une *World Fair*.²⁸² [Ill.5.7]

Une formidable attraction populaire

Fruit des larges campagnes de promotion et d'une mobilisation active pour ces nouveaux chantiers nationaux, l'aéroport et ses bâtiments suscitent, dès leur ouverture, un véritable enthousiasme. Inauguré début juin 1960, le terminal PAN AM est qualifié par la presse de « parapluie flottant ».²⁸³ « Le skyline d'Idlewild », « l'Idlewild de New York, un nouveau look », titrent les journaux à grand tirage, faisant écho à la ville d'accostage de l'aéroport. L'inauguration de l'aérogare d'Orly Sud par le Général De Gaulle, le 24 février 1961, donne lieu à plusieurs cérémonies de grande ampleur. Les journées d'ouverture d'Orly forment un événement national, que la radio et la télévision retransmettront aux heures de pleine écoute.²⁸⁴ De même, l'inauguration le 28 mai 1962, du terminal TWA, est largement couverte par les médias. La chaîne NBC y consacre son show matinal

²⁸⁰ « The challenge was to create [...] a building for TWA which would be distinctive and memorable [and] to design a building in which the architecture itself would express the excitement of travel. Thus, we wanted the architecture to reveal the terminal, not as a static enclosed place, but as a place of movement and transition », Saarinen (Eero), *Statement on the TWA Terminal at Idlewild*, New York, 1960, Sources Archives of Eero Saarinen, Manuscripts and Archives, Yale University Library; Lire aussi « Saarinen captures spirit of flight in TWA structure », *News from TWA*, 13 Novembre 1957, Archives of Eero Saarinen, Manuscripts and Archives, Yale University Library; Jacobus (John), *Twentieth-Century Architecture : the Middle Years, 1940-65*, Praeger, New York, 1966, p160; « Saarinen's TWA Flight Center », *Architectural record*, 132, Juillet 1962, p133; « Saarinen's TWA Terminal : An Experience in Space », *Architectural Forum*, 117, Juillet 1962, p72.

²⁸¹ Sur l'histoire du terminal Pan Am, lire l'article de Leslie (Thomas), « The Pan Am terminal at Idlewild/Kennedy Airport and the transition from Jet Age to Space Age », *Design Issues*, MIT, Volume 21, N°1, Hiver 2005, pp63-80

²⁸² Huxtable (Ada Louise), « Idlewild: Distressing Monument to Air age », *The New York Times*, 25 Novembre 1962, II: p25; « New York's Idlewild gest some glamor », *Business week*, 21 Septembre 1957, pp28-30

²⁸³ Knox (Sandra), « Idlewild Skyline Gets an Addition », *The New York Times*, 3 juin 1960; « New York's Idlewild – The New Look », *Vogue*, 1er Octobre 1960, p194

²⁸⁴ Donot (Jacques) et Roy (JN), « Avant-première à Orly », RTF, Eurovision, le 18 Février 1961 ; « 5 colonnes à la une », 3 Mars 1961 ; Paris Inter, 8 et 9 mars 1961.

très populaire, *Today*. La presse consacre la nouvelle aérogare comme l'un des symboles de l'innovation et du renouvellement du genre aéroportuaire. La photographie d'architecture, par l'œil de Ezra Stoller, en fait un sujet emblématique.²⁸⁵ Le cinéma choisit régulièrement d'en faire un lieu de tournage. L'image métaphorique et littérale de l'oiseau qui s'envole, marque la diffusion de l'icône, alors même qu'elle ne figurait pas parmi les intentions originelles de l'architecte.²⁸⁶

Les nombreux films promotionnels réalisés pour le compte des aéroports, vont exalter cette image fascinante de l'aéroport, monde en soi, monde à part. La fiction narrative est idéale pour exalter ses dimensions les plus spectaculaires. L'aéroport de Los Angeles fait ainsi l'objet d'un scénario qui met en scène les nouveaux héros de la conquête de l'air, que sont les pilotes de l'aéroport : «Le vol aérien est une grande aventure. Mais les hommes et les femmes qui exploitent les grands aéroports internationaux, sentent que leur contribution à l'air age est aussi enthousiasmante.» Le cadre du film est esquissé dès l'introduction: « Il s'agit d'une véritable cité.» Le narrateur choisit le *deck* comme lieu d'observation, pour observer ce nouvel univers. La figure est à la fois littérale, dans l'espace, et figurée, dans le temps: «Parfois, je souhaiterais que les visiteurs qui viennent sur la terrasse d'observation, aient pu également voir l'aéroport en 1928, lorsque j'ai commencé à y travailler. Il s'appelait alors *Mines Field*, et n'était qu'un terrain vague, mais nous eûmes l'idée d'organiser des meetings aériens nationaux, et nous fûmes projetés sur la carte du monde. » L'épopée de la construction de l'aéroport est retracée. L'aéroport se raconte comme un événement, un spectacle :

«20 000 passagers passent chaque jour dans ces terminaux. Au centre du complexe d'aérogares, se déploie la merveilleuse *Theme structure*, cernée par un parking de 5000 places. [...] L'impressionnante cour des drapeaux, située face au bâtiment, souligne l'importance internationale de l'aéroport. Au centre, allumée en permanence, la « flamme de la liberté » symbolise la coopération et la compréhension mutuelle qu'incarne l'air age [...]. Dans le restaurant panoramique situé au dessus du *Theme Building*, visiteurs et passagers pourront avoir un dîner très agréable, et profiter du splendide coucher de soleil sur l'aéroport, l'un des plus beaux spectacles sur terre. »²⁸⁷

²⁸⁵ *The TWA Terminal*, Photographs by Ezra Stoller, Building Blocks, Princeton Architectural Press, New York, 1999

²⁸⁶ «The fact that to some people, it looked like a bird in flight was really coincidental. This was the last thing we ever thought about.» Interview with Eero Saarinen, *Horizon magazine*, 19 Juin 1959

²⁸⁷ «Although flying is a great adventure, the men and women who operate the world's great airports feel that their part in today's air age is glamorous and exciting too. And that is the theme of our story. [...] It's like a complete city really, with its own roads and streets and its own buildings and specialized facilities. [...] Sometimes, I wish the visitors who come up to the Observation deck could have seen this airport the way it was then I went to work here, back in 1928. It was called Mines field then, and it was just a dirt strip running through a hay field, but we promoted the idea of staging the National Air Races out here and that put us on the map. [...] Through these terminals flow more than 20 000 passengers each day. In the center of the terminal complex is the graceful theme structure, surrounded by the 5000-car parking area; The International terminal is headquarters for all foreign air traffic [...]. Dominating the entrance to the new terminal is the combined Administration Building and Control Tower, which is one of the tallest in the world. The impressive 'court of flags' in front of the building emphasizes the international importance of our airport. In its center is the perpetual 'Flame of freedom' symbolizing cooperation and understanding in the age of Flight. [...] And, in the sky-high restaurant atop the Theme Building, diners will be gathering to enjoy a leisurely meal, while they watch the tremendous spectacle of sunset time at the airport, which I call the greatest show on earth» Extraits de «Number 1 World way», scénario de Cate and McGlone Films, 6 mars 1963, Source Archives Aéroports de Paris, Boite 143, Bordereau N°2005308

Les nouvelles réalisations inspirent des sentiments multiples : fierté pour ce monument d'un nouveau type, mais aussi plongée dans une expérience inédite. L'aéroport projette aussi de nouvelles expériences. Pour les passagers, c'est d'abord la séduction d'un nouveau monde, qu'il faut apprivoiser par soi-même : « Le passager n'est plus comme jadis accompagné et dorloté comme un enfant. [...] L'aérogare est toute une ville et l'on peut très bien y vivre sans jamais la quitter. »²⁸⁸ Pour les badauds, c'est ensuite une formidable attraction. Orly devient rapidement le monument le plus visité de France. Ses galeries commerçantes sont très fréquentées, affichant des taux record de ventes, notamment aux périodes de fêtes. « Au bonheur d'Orly », l'aéroport est un grand magasin : la nouveauté y est permanente.²⁸⁹ [III.5.8]

Concept moteur ou justificateur ?

Ces différents « scénarios » traduisent l'intention qu'ont les exploitants d'aéroports d'offrir une façade heureuse de leurs réalisations : celle d'une confiance dans l'avenir qui s'offre en vitrine aux visiteurs. Ici, l'illusion côtoie le réel, l'aéroport offrant un miroir déformant de la ville telle qu'on la rêve. Superville, urbanité festive, panorama spectaculaire, Eden retrouvé, l'aéroport offre non seulement le cadre pour voir le futur, mais constitue en soi une scène de la ville du futur. « Comme le paquebot, c'est une ville, mais de plus une ville frontière, où tout est en partie double. D'un côté la France, de l'autre ce monde abstrait qui n'est pas tout à fait le ciel : le transit. De part et d'autre se réfléchissent les tableaux vivants de notre attente : convoiter, se restaurer, communiquer, se distraire, dormir, s'entretenir, prier. » Cet extrait d'un nouveau scénario commandé en 1961 par ADP à la société Cinetest, est ponctué par des suggestions d'images, qui soulignent les dimensions visuelles des lieux : une « plongée sur le hall donnant l'impression de surplomber un grand magasin » ou une « vue sur la baie qui donne sur l'aire de stationnement [...] A travers la glace, on voit un enfant qui colle son visage. »²⁹⁰

L'aube des années 60 marque un point culminant, comme l'attestent également l'actualité et la profusion des articles publiés dans la presse à grand public ou les revues spécialisées. La disparition des utopies de ville aérienne n'empêche donc pas la relance d'un nouvel imaginaire urbain, redéfinissant ses déterminants et ses figures. Cependant, la figure semble ici s'inverser. L'image de la ville du futur semble ici légitimer la réalisation, plus qu'elle ne la motive. Ce n'est plus l'aérien qui offre la possibilité à chacun de rêver d'une ville accessible à tous, mais c'est l'urbain qui désormais permet d'offrir l'accès à l'aéroport pour le plus grand nombre.

²⁸⁸ « Qui veut voler, doit savoir marcher », *Die Zeit*, Hambourg, 1961. Traduction figurant dans les archives d'Aéroports de Paris, Boîte 99, Bordereau N°2005308

²⁸⁹ « Avec 3,5 millions de visiteurs en 1964, Orly demeure le monument le plus visité de France », *Combat*, 2 janvier 1965 ; « 5775000 passagers et 3.755.000 visiteurs aux aéroports de Paris », *Equipe*, 2 janvier 1965 ; « En 1964, 3.500.000 touristes ont parcouru ses impressionnantes installations et contemplé du dernier étage le trafic aérien le plus important d'Europe avec celui de Londres. Francfort, Rome, Copenhague, Berlin et Zurich n'arrivent en effet qu'au second rang. », « Orly, le « monument » le plus visité de France », *Paris Jour*, 2 janvier 1965.

²⁹⁰ PH/IF, auteurs, « Paris-Orly », Cinetest, 18 Juillet 1961, Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 141

Dans cette inversion, l'influence de l'imaginaire précédent est sans doute latente. En effet, les aéroports de cette période reprennent à leur compte les « images » précédentes en les transformant par une série de distorsions. Les figures de la narration, de la réforme et de l'emblème, sont à nouveau convoquées, pour justifier les réalisations et attirer des masses de visiteurs. Nous l'avons vu, les formes architecturales et urbaines sont héritées des débats portant sur l'avenir des villes. Dans cet après-guerre d'euphorie modernisatrice, l'aéroport, à l'origine conçu comme projet urbain à visée progressiste, se façonne peu à peu comme vitrine urbaine, lisse et grossissante, offrant une image optimiste du futur. En condensant et en transformant les références qui avaient jalonné la naissance de l'imaginaire, l'aéroport, de moteur d'une réforme de la ville, bascule de l'autre côté du miroir, comme image d'un rêve du futur

V.2- La désillusion du futur antérieur

S'il est largement partagé, l'enthousiasme ne fait pas l'unanimité. Du côté des riverains des aéroports par exemple, un sentiment de rejet commence à naître, conduisant, dès le milieu des années 60, à la constitution de comités de lutte contre le bruit aéroportuaire.²⁹¹ Les autorités aéroportuaires en prennent conscience, en étudiant les façons de communiquer une image positive de l'aéroport. La direction de la communication d'Aéroport de Paris prend dans son escarcelle les questions d'environnement, ce qui révèle la façon dont l'entreprise envisage de les traiter. Inquiète de l'image écornée de l'entreprise, qui apparaît comme « une administration dure et fermée au dialogue », elle souhaite s'attaquer à ce qu'elle appelle un « problème de communication ». En 1958, est créé un « Service des Relations avec les Riverains ». La participation des communes riveraines aux grands événements festifs de l'aéroport – les cérémonies d'inauguration, par exemple – semble calmer le jeu, Aéroports de Paris estimant que « les communes riveraines attachent une certaine fierté à être les voisines d'une réussite nationale. » Le répit est cependant de courte durée. Lors de l'une des premières manifestations organisées devant l'aérogare d'Orly, le 19 novembre 1966, les riverains manifestent aux sons de : « 'SILENCE A L'ECOLE', 'NOUS VOULONS POUVOIR DORMIR', 'DEPLACEZ L'AEROPORT', 'SILENCE AUX AVIONS' ». « Comment en est-on arrivé à pareille extrémité ? », s'interroge l'entreprise. Un couvre-feu est institué, mesure qui signe la réintégration de l'aéroport dans le monde réel de la ville. Cependant, malgré ces mesures et quelques autres, la situation se dégrade de manière régulière et la cristallisation de l'opinion riveraine s'accroît.²⁹² Les campagnes d'attaque contre l'aéroport se font de plus en plus mordantes.

²⁹¹ « Pas d'avions sur mon village », *Paris Presse*, 14 novembre 1965, « A bas les aviateurs », *Paris Presse*, 14 novembre 1965, « Malade et nerveuse », *Paris Presse*, 19 novembre 1965, « Le procès du bruit : Air France assigne 13 autres compagnies », *France soir*, 4 juin 1965; « Air France ne sera pas seule au procès du bruit », *Paris presse*, 4 Juin 1965. Source Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 46

²⁹² En majuscules dans le texte ; Guillaumin, « L'aéroport et son environnement », 31 janvier 1968, p10. Sources Archives Aéroports de Paris, Boîte 5, Bordereau N°2005308

Au sein même de l'univers aéroportuaire, les critiques commencent aussi à se faire plus bruyantes. En effet, la forte croissance et les nouveaux *process* du transport aérien mettent en défaut les modèles réalisés. La critique des aéroports par les concepteurs eux-mêmes, mais aussi les exploitants et le milieu professionnel, fait ainsi tomber partiellement le masque de l'aéroport idéal. Les mutations urbaines en cours et le caractère figé des réalisations accusent le modèle de ville idéale. Alors qu'elle suscite un large enthousiasme auprès du grand public, l'aérogare de Saarinen est prise pour cible, certains jugeant que le bâtiment amplifie le phénomène de foire d'architecture sans cohérence. La critique pointe également le décalage entre le concept de l'espace fluide et cinétique, et la réalisation qui trahit cet esprit. Certaines additions ou suppressions ont en effet, été décidées en dernier ressort par le commanditaire, bridant l'ambition initiale. Mais c'est aussi la traduction matérielle qui, pour certains, n'est pas à la mesure des attentes. Peu à peu, le système de représentations de l'aéroport se fissure, opposant les enthousiastes, les lucides et les critiques.²⁹³

La fissuration du miroir

Avant même l'ouverture d'Orly Sud, les articles se succèdent pour interroger un processus qui semble devenir inmaîtrisable. « A quatre mois de l'inauguration d'Orly, un monstre [...] engloutit ses créateurs. [...] Tout le monde sait que l'aéroport « joyau » n'a pas encore terminé, quatre mois après son inauguration, sa période de « rôdage » et qu'il en est même loin encore ; son directeur général Grasse a déclaré à un journaliste : 'c'est un monstre qui dévore ses propres créateurs.' » Ce sont précisément les caractères les plus innovants de l'aéroport qui semblent à l'origine des difficultés que rencontre le personnel. L'objet planifié semble ici échapper à ses auteurs : « Les compagnies aériennes demandent moins d'automatismes, moins de musique, moins de magasins et de restaurants et plus de facilité pour retrouver les passagers égarés ou distraits et surtout la possibilité d'observer les horaires. Moralité, tout ce qui brille n'est pas or. »²⁹⁴ L'image, désormais révélée, pâlit et désenchantée. Le faux - de la musique, de la vitrine, ... -, est récusé par les exploitants. La croissance du transport aérien, l'arrivée du *jet age*, les exigences de fluidité et de traitement du trafic, rendent les dispositifs de l'aéroport, non seulement inopérants, mais décalés, brouillant l'image d'un aéroport que l'on souhaite de plus en plus efficace.

S'enchaînent des articles très contrastés, les uns célébrant une réalisation d'envergure, monument national, vitrine du futur, les autres critiquant l'inadéquation chronique de l'aéroport avec les *process* à venir du transport aérien. L'écart entre ces deux représentations parallèles et croisées ne cesse de se creuser. Le quotidien allemand *Die Abend*, stigmatise « Le drame d'Orly : chaos à

²⁹³ La critique architecturale du Terminal TWA s'inscrit dans un mouvement plus profond de critique de l'œuvre de Saarinen, jugée par certains trop éclectique à l'époque, et inféodée à l'architecture *corporate*, qui fait l'objet d'un vaste débat à l'époque. Scully (Vincent), *American Architecture and urbanism*, Frederick A. Praeger, 1969, et de Banham (Reyner), "Fear of Eero's mania", *Arts magazine*, February 1962, pp70-73.

²⁹⁴ « A quatre mois de l'inauguration, Orly, un monstre qui engloutit ses créateurs », *AIR PRESS*, Bulletin hebdomadaire aéronautique, Juillet 1961, Source Archives d'Aéroports de Paris Boîte 97 ; Sur les objets qui échappent à leur concepteurs, Lire Nye (David E.), *Narratives and Spaces: Technology and the Construction of American Culture*, University of Exeter, 1997, pp179-189.

l'aéroport de rêve supermoderne de Paris.» Le passager est érigé en héros vivant d'une aventure, qui s'apparente plus à un cauchemar qu'à un rêve. Le vocabulaire dramaturgique auquel recourt l'article renforce paradoxalement l'image de l'aéroport comme théâtre, mais plutôt comme l'envers du miroir. De vitrine idéale, l'aéroport devient ici coulisse chaotique :

« A Orly, nouvel 'aéroport de rêve'. [...] Le voyageur se trouvera tout ébahi devant le fait comme il est facilement possible avec des moyens techniques modernes d'aboutir à un chaos complet dans l'organisation. [...] Par l'application de l'Orly-System, un chapitre d'un nouveau drame s'ouvre dans lequel le passager lui-même joue le rôle du héros. [...] On croirait qu'un dramaturge habile a tout mis en œuvre pour faire son impossible à démontrer l'abîme qui sépare l'humain de la technique. [...] Cette course aux obstacles est rendue encore plus difficile par la présence d'un grand nombre de curieux qui veulent voir la 'merveille d'Orly' ». ²⁹⁵

Malgré une entrée précoce dans la légende, *Terminal City* fait aussi l'objet d'articles virulents. Certains observateurs sont critiques du chaos qui résulte du concept urbain et d'une liberté architecturale débridée. Urbanisme d'exposition universelle, architecture éclectique, obsolescence programmée, ..., l'aéroport comme expérimentation urbaine est contesté. ²⁹⁶ Prenant comme références les aéroports de Londres et de New York, Reyner Banham accuse ces « paysages de l'hystérie », et pointe l'impermanence des programmes et le caractère dérisoire de certains aménagements. ²⁹⁷

L'érosion du lieu

Ce n'est pas un hasard si Jacques Tati inaugure la première scène de son film *Playtime* (1967), dans l'enceinte reconstituée d'un aéroport, largement inspirée de l'aéroport d'Orly. Fasciné par la modernité, Tati en est aussi l'un des plus féroces critiques. Le cinéaste aime l'illusion, la prestidigitation. La ville moderne lui offre l'occasion de révéler son talent. Dans *Playtime*, l'auteur la prend pour cadre et objet à la fois. Le film révèle l'aéroport comme l'une des plaques tournantes et figures critiques de son film. ²⁹⁸

N'ayant pu obtenir l'autorisation de filmer dans l'aérogare, Jacques Tati entreprend de réaliser sur ses fonds propres le décor de son film en dimension 1/3. Toutes les parois intérieures des bâtiments seront habillées par des photographies des murs aluminium d'Orly. Il sera d'ailleurs aidé des conseils de Raymond Laroche, décorateur d'Aéroport de Paris et membre de l'équipe de conception de

²⁹⁵ « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen traumflughafen von Paris. », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961, Traduction Aéroports de Paris, Source Archives Aéroports de Paris. Lire aussi The new York Times, 26 mai 1961. L'article traduit figure dans les archives d'ADP, sous le titre « Les installations du moderne Orly ne ménagent pas les pieds. La vaste aérogare entraîne à la marche. »

²⁹⁶ "New aerial gateway to America", *Architectural Forum*, Février 195, p81; Huxtable (Ada Louise), « Idlewild: Distressing Monument to Air Age », *The New York times*, 25 Novembre 1962, p181; "Kennedy airport faces traffic of the 60's with a 40's design", *The New York Times*, 18 Août 1965, p90

²⁹⁷ Banham (Reyner), "The obsolescent airport", *Architectural Record*, 132, December 1962. Sur les relations de Reyner Banham à la technologie, lire de Whiteley (Nigel), *Reyner Banham, Historian of the immediate future*, MIT, 2002.

²⁹⁸ Tati (Jacques), *Playtime*, Universal Pictures, DVD, 2003 (Réédition). Sur l'histoire de la réalisation du film, lire de Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », *Les cahiers du Cinéma*, 2002, pp30- 35. Voir aussi les archives de Jacques Tati (Articles de presse, scénarios et photographies des tournages)

l'aéroport d'Orly. Les archives d'Eugène Roman regorgent de photographies extraites des revues d'*Architecture d'aujourd'hui* et de *Techniques et Architecture*. Le numéro de *Techniques et Architecture* de Septembre 1961, entièrement consacré à Orly, y figure.²⁹⁹

Thème récurrent, l'interchangeabilité des espaces, que l'aéroport semble illustrer à merveille. Selon Tati, tous les aéroports se ressemblent, comme les nouveaux espaces modernes emblématiques de la ville : hôpitaux, bureaux, aéroports, grands magasins et *drugstores*. Si la première image du film fait écho à l'aéroport, entre autres par le son (la musique d'aéroport), le ciel (les avions), et la silhouette du bloc parallélépipédique d'acier et de glace (l'aérogare), Tati brouille peu à peu les cartes en y jouant des scènes qui renvoient à un autre univers, des scènes d'hôpital par exemple.

L'obsession de la vitesse fait également partie des thèmes qu'affectionne Jacques Tati. *Playtime*, comme *Jour de fête* et *Trafic*, tournent en dérision cette obsession d'aller droit au but, de vouloir communiquer à tout-va. Le faux enfin fait l'objet d'une critique acerbe du cinéaste, qui stigmatise ce qu'il considère comme une aseptisation de la vie urbaine. « Regardez de quoi sont faits nos grands aéroports modernes ! », s'inquiète Tati. « Rien que des produits de remplacement ! Sols et murs béton, comptoirs en formica, fauteuils en nylon et même, valises en skaï ! Quelle tristesse de voir circuler parmi tout cela des foules qui ne sentent plus rien ! [...] Et ce n'est pas le petit plateau de nourriture conditionnée qu'on leur servira dans l'avion qui leur fera travailler leurs narines. »³⁰⁰ S'il adresse une salve féroce à la société moderne, Tati laisse parfois planer le doute sur ses véritables positions. Sa critique de l'ersatz ou du faux, n'efface pas son intérêt pour les produits d'avenir que sont le nylon, le béton, traduisant cette ambiguïté des produits de remplacement qui falsifient mais, en même temps, innovent. [III.5.9]

La littérature s'empare aussi du sujet aéroportuaire, prenant l'aéroport comme unité de lieu, et parfois même comme personnage principal. Publié en 1968, le livre *Airport* de Arthur Hailey, choisit l'aéroport de Chicago comme lieu et acteur d'une intrigue dramatique alliant héroïsme et relations amoureuses. Pris dans une violente tempête de neige, l'aéroport figure un monde isolé, fonctionnant en vase clos, réservé semble-t-il à une élite héroïque, incarnée par les personnages et leurs acteurs, stars du moment. En même temps, le livre comme le film, nous emmènent dans un univers noir, d'où l'on ne peut s'extraire.³⁰¹ [III.5.10]

Fascination et critique, l'ambivalence des sentiments

Tati n'est pas le seul à critiquer l'uniformisation apparente des productions architecturales. Alors qu'il reste pourtant fasciné par ces grandes réalisations d'avenir, Michel Ragon s'exclame en 1966 : « Le grand reproche que l'on peut

²⁹⁹ Ibid, pp30-35

³⁰⁰ Projet d'autobiographie, mis en forme par Jean L'Hôte, pp12-13, cité in Ibid, pp109 et 112

³⁰¹ Hailey (Arthur), *Airport*, Chicago, 1968. Du livre, qui eut un franc succès, a été tiré un film, qui remporta également un gros succès. *Airport*, film réalisé par George Seaton, 1970

faire à l'architecture contemporaine c'est qu'elle n'a pas su imaginer des architectures différentes pour l'usine, le logement, l'aéroport ou le bureau. Tout est conçu sur le même module, tout est boîte à ranger des hommes, des dossiers ou des machines ; L'aéroport d'Orly ou les HLM de Sarcelles, c'est toujours le même parallélépipède rectangle, [...]»³⁰²

Les échanges de correspondance qui jalonnent les réflexions autour de la communication d'Aéroports de Paris, témoignent d'écarts perceptibles de représentations. Les remarques que formule les directeurs d'Aéroport de Paris sur une proposition de scénario pour un nouveau film de promotion, attestent de distorsions flagrantes dans le champ des représentations. Orly est en effet représentée comme vitrine, l'ambition et la magnificence de la réalisation étant soulignées avec emphase.³⁰³ De son côté, le commanditaire récuse cette représentation déjà passéiste de l'avenir. Deux futurs sont ici en présence. Celui des observateurs extérieurs, qui reçoivent l'aéroport comme on a bien voulu le leur montrer, l'expression matérialisée d'un futur. Imaginé par le passé, le modèle est cependant dépassé, et ses auteurs en ont perçu les faiblesses. Avant même qu'il ne soit achevé, ils veulent déjà adapter la réalisation au futur du présent. L'ambivalence de ces diverses représentations du temps et du futur est attestée par cette phrase figurant dans un courrier interne d'Aéroport de Paris :

« Le point n'est pas 'nous avons eu raison de faire cela et de voir grand', mais 'ce que nous avons fait - pour reprendre la première phrase, l'anticipation d'Orly n'est pas intéressante par rapport à hier, mais par rapport à aujourd'hui, il faudrait même faire une allusion aux supersoniques -, fonctionne efficacement et s'inscrit dans le cadre de l'avenir' [...]. La dernière page [...] me fait trouver les deux thèmes à développer et l'idée d'un bon début : la communication entre les hommes - voir phrase clé de De Gaulle, un nouveau moyen de communication -, et la lutte contre le temps, qui sont les ressorts secrets de l'Orly-System - à l'insu même de leurs auteurs, je pense...- »³⁰⁴

La multiplicité de représentations non équivalentes, de l'emblème à la vitrine, de la machine au chaos, se double ainsi d'une distorsion des représentations du futur. Pour le grand public, le futur est entré dans le présent, avec ses paillettes et ses déboires. Pour les professionnels, il est un système de pensée. Ceux qui conçoivent se projettent déjà dans un futur prospectif, laissant ce qu'ils viennent de réaliser, dans un futur antérieur. Le contexte n'est certes pas étranger à cette évolution des représentations. Arrivée de l'avion à réaction, croissance massive du trafic, apparition et renforcement de nouvelles procédures, des contingences émergentes ouvrent une nouvelle page de l'évolution du transport aérien et accélèrent la chute du masque. Mais un facteur intrinsèque, *a priori* paradoxal, est aussi à l'origine de cet écart des représentations. Car c'est précisément la réalisation du rêve qui met à mal les modèles pensés pour lui permettre de s'épanouir. L'évolution du transport aérien et les mutations urbaines rendent inadapté l'aéroport vitrine, qui se voulait ville du futur mais n'en est qu'un miroir fixe. A la fois les prévisions pourtant gigantesques à l'époque et l'image urbaine

³⁰² « Les villes cerveaux », in Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, Editions Planète, 1966, Paris, p222

³⁰³ Scénario de Heuline-Courtot, 1960-1961, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 141, Bordereau N°2005308

³⁰⁴ A propos du scénario, lire la lettre de Mr Bentz à Mr Guillemin, Juillet 1961, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 141, Bordereau N°2005308

projetée, sont désormais dépassées par une réalité qui s'en est dissociée et les a distancées. Le miroir n'est plus le reflet du futur, mais l'illusion du passé.

Conclusion – La vitrine urbaine

A l'occasion de l'inauguration du nouvel aéroport de Chicago, le président Kennedy s'exclame : « C'est une aérogare extraordinaire, une ville extraordinaire, un pays extraordinaire, et ce bâtiment devrait être classé comme l'une des merveilles du monde moderne ».³⁰⁵ En 1961, Pierre Donatien Cot, Directeur général d'Aéroports de Paris, présentant la nouvelle aérogare d'Orly Sud, évoque l'ampleur d'un mouvement mondial : « Après Londres, Nice, Alger, New York, Bruxelles, Bordeaux, Vienne, Copenhague, Marseille, Montréal et Rome – pour ne citer que les inaugurations les plus récentes - l'Aéroport de Paris met en service une nouvelle aérogare, celle d'Orly. »³⁰⁶ Et, en effet, le phénomène est planétaire, les inaugurations s'enchaînent autour du monde, donnant lieu à des discours d'inauguration emphatiques. Le Général de Gaulle préside le 23 février 1961 l'inauguration de l'aérogare d'Orly. Son allocution consacre le nouvel édifice comme une grande réussite nationale, qui incarne à la fois une confiance optimiste dans le futur et une capacité de le maîtriser :

« En révélant cet imposant travail, nous nous donnons en effet pour capable non seulement de vivre en notre siècle, mais encore, dans une certaine mesure, de le marquer et de le conduire. De même qu'en inventant et répandant, par exemple, la 'caravelle', le 'mirage', l' 'alouette', ..., nous aidons l'homme à se servir de l'air, ainsi, en mettant en service cette grandiose construction, nous ajoutons quelque chose d'exemplaire aux communications humaines du présent et de l'avenir. [...] Notre pays s'aperçoit que toutes ses limites reculent, qu'il a en lui toutes les sources de la puissance et du rayonnement et qu'il peut se transformer, au point d'être, une fois de plus, l'un des plus jeunes et des plus grands. Orly nous a, ce matin, confirmés dans cette certitude. »³⁰⁷

On aurait pu croire que la déception face à l'impossibilité apparente d'une ville réformée par l'aérien, allait condamner l'idéal de la ville aérienne. On aurait pu estimer que la face héroïque de l'aviation allait tomber sous le feu d'une guerre qui avait révélé sa face meurtrière. Universalité, rapprochement des nations, rédemption, progressisme : les « valeurs » aériennes, à l'origine de l'engouement, ont été malmenées par la réalité. Liberté de franchir les frontières, dématérialisation des attaches terrestres, clarification du monde, les moteurs qui avaient inspiré les utopies réformatrices des années 20, se sont grippés. Malgré cela, l'imaginaire collectif, consolidé avant-guerre, reste prégnant, au point d'être largement mobilisé, pour faire adhérer le plus grand nombre aux nouvelles réalisations aéroportuaires. S'il permet de maintenir la « flamme aérienne »,

³⁰⁵ Cité in Andreu (Paul), « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'architecture, 5 janvier 1978, p7, Source Archives Aéroports de Paris

³⁰⁶ Cot (Pierre Donatien), « Réflexions sur une aérogare », in ADP, « L'aérogare d'Orly », *Interavia*, 1961

³⁰⁷ Allocution prononcée à l'inauguration de l'aérogare d'Orly Sud par le Président de la République, 23 Février 1961, Sources Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 37, Bordereau N°1993055. Le texte a été publié dans De Gaulle (Charles), *Discours et messages, Avec le renouveau, 1958-1962*, Paris, Plon, 1970, pp283-284

l'écho fait à l'imaginaire, masque cependant les changements fondamentaux, qui s'opèrent entre l'utopie initiale et les réalisations après-guerre.

Pour la majorité des personnes qui fréquentent l'aéroport, l'aéroport incarne la ville pour « voir » le spectacle aérien, autant sinon plus que celle pour « pratiquer » la mobilité aérienne. La dimension du spectacle n'est pas nouvelle, ce qui peut expliquer sa réactivation à grande échelle. Elle prend ses racines dans l'existence des grands meetings aériens, qui avaient rassemblé d'immenses foules notamment lors des premiers exploits réalisés au début du siècle. Elle s'était matérialisée dans les terrasses des premiers grands aéroports des années 30. Mais la nouvelle scène que dévoilent les aéroports diffère de celle des aéroports d'avant-guerre, en un point essentiel : plus que la vue des avions, c'est désormais l'aéroport dans son intégralité, qui capte les récits de la presse, et mobilise les aménageurs et les exploitants. L'aéroport est devenu une attraction. Cinéma, théâtre, bains turcs, commerces, loisirs,... : dans l'enceinte du nouvel aéroport d'Idlewild, on assiste à la célébration d'une « fête » permanente.

L'extra-ville n'est donc pas qu'un site expérimental permettant de tester et valider les théories urbaines en cours. Il s'agit également de renouer avec la romance aérienne, en offrant l'image d'un rêve, celui d'une ville du futur, accessible à tous. Outil marketing destiné à vendre l'aérien et capter de futurs clients ? Souhait de redorer le blason d'un transport qui, en plus d'être élitiste, porte une image de destruction ? Le choix de recourir à la ville comme vernis, ne peut se comprendre que si l'on établit la relation avec l'imaginaire qui s'est développé avant guerre où l'avion avait acquis un rôle de moteur de transformation urbaine. Les dimensions du spectacle, de la narration, de la réforme, sont réactivées dans ces réalisations, tout en opérant leur propre transformation, faisant glisser le possible utopique, vers un réel ambigu. Spectacle d'une féerie plus que d'une réalité, narration-citation plus que narration-futur, réforme de façade plus que réforme structurelle, la ville aérienne est devenue l'illusion d'un rêve, légitimant la grande entreprise aéroportuaire, et incarnant ce que Patrice Flichy appelle, à propos de sa critique sociale d'un autre imaginaire, celui d'Internet, une « idéologie masque ». Nous reviendrons sur cette notion dans le chapitre 8.³⁰⁸

Dans le mouvement de l'imagination qui se produit après-guerre, au contact de l'évolution de la technique aérienne et des mutations urbaines, le concept de ville aérienne semble être mobilisé pour légitimer à la fois l'émergence d'un pouvoir nouveau et le lancement de projets d'une ampleur inégalée. Deux processus déplacent les représentations. D'une part, se produit un transfert des valeurs réformatrices dans une nouvelle enceinte qui peut désormais développer l'utopie sans entraver la réalité, devenue réfractaire à la ville aérienne comme image globale. D'autre part, se produit un glissement des valeurs universelles, qui s'affirment plus comme justification que comme motivation. Le revers est là, dans cette dysfonction de l'imaginaire utopique, qui agit autant qu'agit la fonction même de l'utopie. Il se traduit par cette fissuration du miroir idyllique. En quelques années seulement, le masque tombe. Si pour le grand public, l'aéroport entre dans la légende en devenant l'un des monuments les plus visités, pour les

³⁰⁸ Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, op.cit., p16.

observateurs du fait urbain, la ville aérienne devient en revanche ridicule (Tati), obsolète (Banham), incompréhensible (Hitchcock).³⁰⁹

,

³⁰⁹ Lire aussi de Moholy-Nagy (Sybil), « The future of the past », *Perspecta*, N7, 1961, pp60-76; Hitchcock (Henry-Russell), « American architecture in the early sixties », *Zodiac*, 10, 1962; Sur la réception de *Terminal City* par les critiques américains, lire aussi de Stern (Robert), Mellins (Thomas) et Fischman (David), *New York 1960*, Monacelli, 1997, pp1006-1023

CHAPITRE VI

LE PROTOTYPE

Résumé

A la fin des années 60, un certain nombre de facteurs vont initier un renouvellement des discours. L'entrée dans le transport de masse et la complexité croissante des *process* du transport aérien, remettent en cause le modèle à peine réalisé. Mais de nouveaux moteurs vont aussi être à l'origine d'une relance de la machine à imaginer. La poursuite des expérimentations en matière de vitesse et de technique aériennes, et les grands défis urbains de l'obsolescence et de l'accélération urbaines, remettent au cœur de l'actualité, la ville aérienne et l'aéroport. Avec la conquête de l'espace et la mise au point de techniques de décollage et d'atterrissage vertical, on observe la prolifération d'un nouvel imaginaire réformateur. Les nouveaux concepts aéroportuaires établissent les liens avec l'imaginaire de la ville aérienne, figurant désormais l'aéroport comme prototype urbain.

L'ouverture au public des aéroports, a porté ses fruits. L'image du transport aérien s'est diffusée. De plus en plus de passagers prennent la voie des airs. Entre 1955 et 1962, le trafic annuel de l'aéroport d'Idlewild est multiplié par trois, atteignant 11,5 millions de passagers. Dans le même temps, les tarifs diminuent sensiblement. En s'ouvrant au plus grand nombre, le transport aérien va opérer une mutation importante. D'élitiste, il devient collectif, et bientôt de masse. De plus en plus perceptible à la fin des années 60, la congestion de l'espace aérien suscite de nouvelles questions. L'accroissement des nuisances, notamment environnementales, est en cause. Les premiers détournements aériens puis les crises pétrolières au début des années 70, aggraveront encore la situation.

VI.1- De la forme au processus, Nouvelles problématiques urbaines

La ville aussi est en crise. A l'euphorie de l'après-guerre, succède un cycle de désenchantement marqué par la rapidité des mutations technologiques, la dégradation de l'environnement et la montée de nouveaux problèmes sociaux. Lewis Mumford et Gilbert Simondon formulent, dans des ouvrages à fort retentissement, une critique de la société technicienne.³¹⁰ La société de consommation est brocardée. Lors de son intronisation comme président de la République en 1961, John Fitzgerald Kennedy lui-même se fait l'écho des risques que soulève l'absence de planification sur l'avenir des villes: « Des usines

³¹⁰ Mumford (Lewis), *The City in History*, New York, 1961; Simondon (Gilbert), *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubier, 1967. Sur les nouveaux courants théoriques en architecture et en urbanisme, dans l'Amérique des années 60, lire notamment de Tzonis (Alexander), Lefaivre (Liane), Diamond (Richard), *Architecture in North America since 1960*, Thames and Hudson, Londres, 1995. Plus largement, sur les promesses d'une architecture du futur dans les années 60, lire de Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, Le futur de l'architecture*, Editions de La Villette, 2004

magnifiques et efficaces, un copieux surplus d'automobiles, une consommation massive de produits joliment emballés, nous ont conduits à l'agonie d'une ville irrespirable. [...] L'inadéquation des transports dans nos grandes aires urbaines, est criante. La construction d'autoroutes urbaines supplémentaires ne suffira pas [...] D'autres moyens de transport utilisant moins d'espace et d'équipements, doivent être améliorés et développés. »³¹¹

Ces nouveaux défis stimulent une réflexion intense, ce dont témoigne la profusion des écrits publiés dans la décennie 1960. En 1961, Jane Jacobs publie *The death and life of the American Cities* et prend le leadership de la lutte New Yorkaise contre les technocrates de la ville, en tête desquels on retrouve le tout puissant Robert Moses. En parallèle des combats entre rénovateurs et préservationnistes, se développent de nombreuses recherches dans les milieux universitaires des côtes Est et Ouest des Etats-Unis, et au sein des grandes agences d'architecture américaines. Louis Kahn, Paul Rudolph, Robert Venturi, Buckminster Fuller, Kevin Roche, Skidmore, Owings et Merrill projettent, construisent et théorisent. Des chercheurs occupent aussi la tribune, tels Kevin Lynch, Harvey Perloff, ou encore Melvin Webber.³¹²

Aporie urbaine et progrès technologiques

Webber propose de cerner les changements qui s'opèrent dans les modes de vie, et de se libérer de cette obsession de la disparition du lieu, en un mot de s'affranchir du lieu. C'est désormais l'interaction qui forme l'essence de la vie urbaine, les techniques de communication conduisant progressivement à une despatialisation des rapports sociaux. Dans son ouvrage, *Explorations into Urban Structure* (1964), dont la publication aura une influence outre-Atlantique, il tente de traduire le système urbain en processus. Dans cette vision a-locale et dynamique du milieu urbain, les concepts privilégient l'interactivité. La « nucléarité » des formes physiques renvoie à l'image d'un système « discret » de points focaux d'agglomération. La « centralité » des activités urbaines est définie par leur propension à se localiser au point d'activité. L'« intensité » se réfère à « l'importance de l'information générée par les contacts entre les populations du site occupé et celles d'autres localités situées à des distances variables. ». Sont ici « dessinées » les notions fondatrices d'une nouvelle approche de la ville, non plus comme lieu unitaire et statique, mais comme un tout discontinu, formé d'espaces en mouvement et en interférence.³¹³

³¹¹ Discours d'intronisation du Président John Fitzgerald Kennedy, les 20 et 30 Janvier, les 2 Février et 9 Mars 1961, cités in Tzonis (Alexander), Lefaivre (Liane), Diamond (Richard), *Architecture in North America since 1960*, pp13-14

³¹² Jacobs (Jane), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961; Lynch (Kevin), *The Image of the City*, Cambridge, MIT Press, 1960; Venturi (Robert), *Complexity and contradiction in architecture*, Museum of Modern Art, New York, 1966; Perloff (Harvey S.), *The Quality of the Urban Environment*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1969; Webber (Melvin), ed, *Explorations into Urban Structure*, University of Pennsylvania Press, Philadelphie, 1964 et Tzonis (Alexander), Lefaivre (Liane), Diamond (Richard), *Architecture in North America since 1960*, op.cit., pp10-63

³¹³ Webber (Melvin), *L'urbain sans lieu ni bornes*, Les Editions de l'Aube, 1996, pp57-63 ; L'idée que la ville est un processus, est aussi largement développée d'un point de vue théorique et analytique, notamment avec Leonard Riessman qui publie *The Urban process* en 1964 ou Donald L. Foley, dont l'article figurant dans l'ouvrage de Webber, souligne le besoin urgent de conceptualiser les facteurs a-spatiaux de la métropole pour mieux les intégrer à sa 'structure spatiale'. Riessman (Leonard), *The Urban Process : Cities in*

Les réflexions de Webber convergent avec l'approche développée au même moment par les sciences cognitives.³¹⁴ D'autres théoriciens le rejoignent, tels Karl Deutsch qui assimile la métropole à un « immense engin de communication », dont les objectifs sont la maximisation des choix individuels et sociaux. Georg Kepes souligne quant à lui l'importance de l' « imageabilité » et de la communication dans le paysage urbain, avec des termes que Lynch explicitera plus en détail dans *The image of the city*. Dans ce cadre, architectes et théoriciens vont accorder une grande importance à l'organisation physique de l'infrastructure de communication comme moyen de renouveler l'unité du lieu.³¹⁵

Aux visions urbaines qui projetaient la forme physique de la ville, dense ou au contraire, décentralisée, succèdent d'autres visions qui conceptualisent la ville comme un processus, lui conférant des formes plus immatérielles, plus difficilement perceptibles. De la perspective figurative au diagramme, du paysage continu à la séquence dynamique, le glissement des images graphiques atteste de ce changement de représentations. A Chicago, le courant néo-miesien, « travaille sur les limites », conduisant à l'autonomie de l'architecture, notamment dans la construction des vastes halls d'exposition ou de gigantesques gratte-ciels.³¹⁶ Renouvelant la dimension techno-organique de l'architecture, Louis Kahn développe à Philadelphie, les *space-frames*, structures tridimensionnelles, en affinité avec Buckminster Fuller et Robert le Ricolais. En privilégiant la structure comme matrice topologique et spatiale des bâtiments et des villes, il en fait une fibre vitale. « C'est la graine, c'est l'intégration ». ³¹⁷ Séparant le flux technique du domaine de l'urbain, Victor Gruen crée au contraire, de nouvelles frontières, surfaces de contact entre la consommation et la production, entre les « oasis » urbaines et les nappes de réseaux.³¹⁸ De son côté, Kevin Lynch figure la ville comme représentation sensitive faite d'expériences, d'images et de perceptions. L'érosion du lieu conduit Webber à rechercher de nouvelles qualités urbaines assuées.

En France également, la croissance urbaine sans précédent stimule la réflexion urbaine. C'est l'heure des « plans directeurs » et des grandes entreprises de modernisation, qui façonneront le paysage urbain dans les années 70, et au rang desquelles l'on retrouvera les grandes opérations de Maine-Montparnasse et de La Défense.³¹⁹ Géographe français et observateur du fait urbain américain, Jean Gottmann publie en 1961 un ouvrage intitulé *Megalopolis*, analyse lucide de la métropole galaxie, forte de 38 millions d'habitants, qui s'étend de Boston à Washington, sur 1000 kilomètres de long, 80 à 160 kilomètres de large, et forte de

Industrial Societies, New York, 1964 ; Foley (Donald L.), «An approach to Metropolitan Spatial Structure», in Webber (Melvin), ed, *Explorations into Urban Structure*, op. cit.

³¹⁴ Wiener (Norbert), *The human use of human beings, Cybernetics and Society*, Boston : Houghton Mifflin, 1950

³¹⁵ Lire le numéro de la revue *Daedalus* dirigé par Lynch (Kevin) et Rodwin (Lloyd), eds, «The future metropolis», *Daedalus*, Hiver 1961.

³¹⁶ Massu (Claude), *Chicago, De la modernité en architecture*, op.cit., pp95-115

³¹⁷ Lettre de Louis Kahn à Anne Tyng, publiée dans Tyng (Alexandra), *Beginnings, Louis Kahn's Philosophy of architecture*, New York, 1984, cité in Rivalta (Luca), *Louis Kahn, La construction poétique de l'espace*, Le Moniteur 2003, pp67-90

³¹⁸; Gruen (Victor), *The Heart of the cities*, op.cit.

³¹⁹ Sur la modernisation de Paris, lire de Lefebvre (Virginie), *Paris-Ville moderne*, Norma Editions, 2003

38 millions d'habitants.³²⁰ En parallèle, le débat sur l'aménagement de la région parisienne est relancé par le Général De Gaulle et Paul Delouvrier, dont les ambitieuses projections démographiques - 14 millions d'habitants pour l'an 2000 -, supposent des solutions nouvelles. Renouvellement ou extension de l'agglomération, Paris conforté ou Paris Parallèle, métropole continue ou discontinue, les idées s'affrontent dans l'arène professionnelle. Les uns veulent reconstruire Paris sur Paris, à l'instar des auteurs du malthusien Plan d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne (PADOG), mais aussi d'architectes comme Le Corbusier, Paul Maymont, Yona Friedman et Ionel Schein, qui n'envisagent l'extension de Paris, qu'une fois son réaménagement bien engagé. D'autres, tels que Claude Parent par exemple, sont partisans d'un Paris parallèle, cité indépendante qui jouerait le rôle de deuxième capitale, évitant ainsi que le Paris originel ne soit altéré par une croissance disproportionnée.³²¹ [III.6.1]

S'agissant des infrastructures de transport, on note que les grands travaux en cours de réalisation, s'ils fascinent, n'en font pas moins l'objet d'une critique virulente, celle d'une marche forcée vers un « équipement du territoire », qui peut vite se révéler à la fois contreproductif et obsolète par rapport à l'évolution rapide des techniques. A propos de la construction du périphérique parisien, Michel Ragon déplore que « le viaduc d'Auteuil succombe lui aussi sous les pioches des démolisseurs, sacrifié à l'autoroute périphérique. Que ne se souvient-on pas de l'exemple américain ! On a voulu, aux Etats-Unis, faire entrer les voitures en ville ; mais on a tant démoli pour les autoroutes et les parkings que l'on s'est bientôt aperçu qu'il n'y avait plus de villes. »³²²

La perplexité est d'autant plus vive que de nouvelles révolutions technologiques sont annoncées. Les années 60 témoignent de progrès rapides et de nouveaux exploits technologiques tels que, par exemple, la conquête de l'espace avec les premiers pas sur la Lune de Neil Armstrong. Buckminster Fuller se fait l'avocat d'une accélération des techniques et des vitesses, en établissant un graphe explicitant les ruptures à venir. [6.2.]³²³ Michel Ragon constate l'accélération du phénomène d'accroissement de la mobilité dans de nombreux domaines :

« En 1830, la vitesse maximum était de 20 kilomètres à l'heure, aujourd'hui elle dépasse la vitesse du son ; L'accélération est particulièrement spectaculaire en ce domaine : jusqu'en 1960, on plafonnait à 200 kilomètres à l'heure [...] Cette accélération ne fera d'ailleurs qu'augmenter, le temps entre les principes d'une découverte et son application étant de plus en plus court. »³²⁴

³²⁰ Le nom de Boswash sera donné à cette mégapole tentaculaire. Gottmann (Jean), *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, MIT Press, New York, 1961

³²¹ Lire au sujet des débats sur la planification de la région parisienne, la tribune intitulée « Main basse sur Paris » et l'article de Pierre Dufau et Claude Parent sur « Comment implanter les immeubles de bureaux ? », *Architecture d'Aujourd'hui*, N111, Décembre 1963-Janvier 1964, ppV- XI-XIII

³²² Ragon (Michel), *Paris, hier aujourd'hui et demain*, Hachette, 1965, p65. Le rejet du projet de Superpériphérique, peu après l'ouverture du périphérique parisien en 1973, sera également très violent. Lire Cohen (Jean-Louis) et Lortie (André), op.cit., p282

³²³ Buckminster Fuller et John Machale, « Comment l'accroissement de la vitesse des transports et des communications autour du globe rétrécit notre planète », 1963. In Snyder (Robert), *Buckminster Fuller, Scénario pour une autobiographie*, Editions Images modernes, 2004, p147

³²⁴ Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain*, Robert Laffont, 1963, p15 ; Michel Ragon fait partie du «groupe 1985 » constitué par le Premier ministre du gouvernement à la fin de 1962, afin d' « étudier sous l'angle des faits porteurs d'avenir, ce qu'il serait utile de connaître dès à présent de la France en 1985 pour

L'aporie urbaine est un défi qu'il faut relever avec lucidité et ambition. C'est chose possible pour ceux qui pensent, comme Ragon et consort, que les avancées technologiques peuvent produire des solutions imaginatives. Le choc provoqué par la rencontre entre une vive crise urbaine et un futur plein de promesses, va produire un phénomène semblable à celui observé dans les années 20. Nouvelles techniques de transport - Trains fusée en tunnels, sur coussins d'air, monorails, voitures téléguidées, avion à décollage vertical- ou de climatisation : l'essor considérable que laissent entrevoir les expérimentations technologiques, relance les réflexions sur les villes concentrées ou dispersées, et stimule un imaginaire urbain débridé.

Dans une période très courte, ceux qui se nomment eux-mêmes les « visionnaires de l'architecture », publient de nombreux ouvrages: « Où vivrons nous demain ? » paraît en 1963, « L'avenir des villes » et « La maison de demain » en 1964. Des revues ou collections tels que *Arts*, *Construire le monde* ou *Planète*, servent de tribune d'expression aux idées en débat.³²⁵ Créé en 1965, le Groupe International d'Architecture Prospective (GIAP) défend une architecture mobile et spatiodynamique.³²⁶ Paul Maymont invente les villes flottantes, Yona Friedman crée des structures spatiales. Se joignent au groupe Robert le Ricolais, Nicolas Schöffer, Raymond Lopez, Frei Otto, Walter Jonas, Marcel Lods, Ionel Schein, Claude Parent, Jean Balladur, Georges Henri Pingusson. Des penseurs également, démographes, écologues, géographes, tels que Alfred Sauvy, René Dumont, Jean Fourastié, apportent leurs éclairages et soutiennent la force du mouvement: « Ce qu'oublie ceux qui traitent les visionnaires de l'architecture d'utopistes, c'est que l'on ne réalise rien de grand, de beau, de généreux, sans une certaine utopie », s'exclame Michel Ragon.³²⁷

Le retour de la métaphore aérienne

En France, l'aérotrain interurbain fait rêver Paris-Match.³²⁸ Mi train, mi avion, il s'agit d'un projet de train rapide à hélice, maintenu en lévitation par un système à air comprimé. Délégué de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et l'Action Régionale), Olivier Guichard annonce dès 1965, que la rapidité des déplacements, anticipée avec l'arrivée prochaine de l'aérotrain, est « susceptible d'introduire une véritable novation dans le transport terrestre et dans l'innovation des villes ». Il sera question, en vain, de réaliser une ligne reliant la ville nouvelle

éclairer les orientations générales du Cinquième Plan ». Le groupe publie en 1964 son rapport, « Réflexions pour 1985 » in Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, Planètes, 1966, p159

³²⁵ *Les visionnaires de l'architecture*, Textes de Balladur, Friedman, Jonas, Maymont, Ragon, Schöffer, Paris, Robert Laffont, Collection *Construire le monde*, Volume 3, 1965 ; *L'avenir des villes, Les raisons d'une certaine médiocrité architecturale*, Avant propos de Raymond Lopez, Collection *Construire le monde*, 1964 ; Besnard Bernadac (Emmanuel) avec la collaboration de Bernet (Daniel), *La maison de demain*, Robert Laffont, 1964 ; Revue *Arts* ; La collection *Construire le monde*, qui édite une partie importante de ces travaux, est dirigée par André Parinaud.

³²⁶ Ont fondé le GIAP, Friedman, Jonas, Maymont, Patrix, Ragon, Schein, Schöffer.

³²⁷ Ragon (Michel), in *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p8

³²⁸ « Bientôt le train sans roue », *Paris-Match*, 29 Mai 1965

de Cergy-Pontoise à La Défense (au détriment d'une ligne Orly-Roissy).³²⁹ Dans ce nouveau cycle de prospective, l'avion non plus n'est pas en reste. Du fait des recherches en cours sur l'avion à hélice, l'avion à propulsion par réaction ou l'avion supersonique, on imagine à nouveau le futur : « Depuis 1985, les avions à décollage court ont permis de relier rapidement une ville à une autre et, comme ils sont de plus, silencieux, d'aménager les plateformes d'atterrissage en plein cœur de la cité. »³³⁰ Cependant, malgré la croissance réelle du trafic aérien, la simple extrapolation ou amplification des techniques d'aujourd'hui, ne constitue pas une réponse suffisante :

« Les toits-terrasses pour hélicoptères, mesure envisagée depuis longtemps et jamais appliquée, ne sont-ils pas eux-mêmes en voie d'être dépassés par cette récente invention de l'homme-fusée, l'homme circulant dans les airs sans autre engin qu'un appareil portatif accroché au dos ? [...] Le ciel sera-t-il dans l'avenir la zone encombrée, alors que le sol sera rendu aux piétons, au calme, au désert des pistes cimentées devenues inutiles ? Pense-t-on que déjà plusieurs millions de personnes vivent en l'air, d'une manière permanente quant au chiffre, du fait des continus transports aériens ? L'évasion de la terre, presque à notre insu, est déjà commencée. »³³¹

Signe de la vitalité de l'imagination urbaine, l'aéroport refait une entrée remarquée en ville, par l'intermédiaire de projets d'héliport, cette fois-ci. L'avion à décollage vertical d'une part, et la promesse de l'avion silencieux et léger d'autre part stimulent les études de plateforme urbaine dans les milieux de l'architecture et de l'ingénierie. James Dartford dessine le *Skyport One*, couplant un aéroport pour avions à atterrissage vertical et un héliport, et conçu de telle manière qu'il puisse être construit au cœur des villes.³³² De son côté, l'ingénieur Robert Le Ricolais conçoit un héliport à grand débit, « projet supprimant le bruit des moteurs et devant permettre enfin la mise en service des hélicoptères dans les villes »³³³ Les projets germent également chez les maîtres d'ouvrage, comme la *Port Authority*, qui aménage son premier héliport en plein cœur l'exposition de New York en 1964-1965.

Pour illustrer leurs ambitions, les visionnaires recourent largement à la métaphore aérienne, qu'affectionnait tant Le Corbusier. « La timidité de nos contemporains en ce qui concerne l'architecture et l'urbanisme est en effet stupéfiante. Les hommes du XXème siècle auront tout osé : voler dans les airs, voyager sous la mer, désintégrer l'atome, tirer sur la Lune, pénétrer dans le cosmos, mais ils demeurent encore paralysés à l'idée de modifier, aussi peu que ce soit, notre habitat. »³³⁴ Dans *Les cités de l'avenir*, Ragon prend appui sur l'aérien pour argumenter son appel à la rupture, d'un urbanisme de la distance physique à un urbanisme de la distance du temps.³³⁵ Pour célébrer l'a-pesanteur des structures spatiales, Nicolas Schöffer recourt lui aussi à la métaphore aérienne : « Parmi

³²⁹ Sur l'aérotrain, lire de Guigueno (Vincent), « Un futur qui passe ? Le temps de l'aérotrain de Jean Bertin », in Prelorenzo (Claude) et Rouillard (Dominique), *Le temps des infrastructures*, op.cit., pp49-55 et, du même auteur, « Un objet en quête de territoire : l'aérotrain de Jean Bertin et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise », in Vadelorge (Loïc), ed, *Habiter les villes nouvelles*, le Manuscrit, 2006, pp63-80

³³⁰ Ragon (Michel), *La cité de l'an 2000*, Casterman, 1968, p85

³³¹ « Les problèmes de la circulation », in Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain ?*, op. cit., p20

³³² Sur le *Skyport One*, dessiné par James Dartford, lire Ibid, pp80-81

³³³ Ibid, p81.

³³⁴ Ragon (Michel), in *Les visionnaires de l'architecture*, op. cit., p10

³³⁵ Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, op. cit., p28

toutes les aspirations humaines, il s'avère de plus en plus clairement depuis Icare, que c'est la pesanteur qui obsède le plus l'homme. Aujourd'hui, nous commençons à entrer dans l'époque de l'apesanteur et de l'élévation. »³³⁶ Yona Friedman prend fréquemment la référence aérienne pour argumenter ses propositions d'expérimentation. Chose nouvelle, la figure aérienne intervient également comme symbole de la difficulté qu'il y a à prédire l'avenir. Elle associe notamment la figure aéroportuaire, dont les réalisations sont, à la suite de Banham, prises comme exemples emblématiques de l'obsolescence urbaine : « Beaucoup d'aérodromes n'ont-ils pas été laissés inachevés parce qu'ils s'avéraient inutilisables pour les derniers types d'avions, avant d'être terminés ? », s'exclame 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 ? »³³⁷

La ville nomade

Dans ces conditions, quelle peut être la ville du futur comme construction matérielle ? « Plus l'œuvre construite doit être durable, répond Frei Otto, plus elle doit être flexible et susceptible de transformations ; Seules de telles constructions modifiables et adaptables ne vieilliront pas, puisqu'elles pourront se renouveler sans cesse. » Pour Otto, mais aussi Buckminster Fuller et Walter Ruhnau, les maisons se déplaceront avec les hommes, conduisant à « la disparition des villes au profit de la dispersion de l'habitat qui ne sera plus tributaire des réseaux d'alimentation et de circulation imposant actuellement l'obligation du regroupement. Deux conditions techniques sont pour cela nécessaires : la maison autonome à piles photo-électriques éliminant la nécessité des conduites [...] et la circulation aérienne ou sur coussins d'air éliminant le problème routier ».³³⁸

Modules transportables, maisons volantes, la ville devient un habitacle propre à l'homme, qui se désolidarise du sol pour choisir librement ses activités, ses lieux et ses modes d'habiter. De son côté, Archigram théorise la « ville nomade », flexible, délocalisée, en faisant appel au dirigeable comme métaphore pour illustrer la volatilité des activités urbaines. Conçue en 1968, *Instant City* incarne l'utopie d'une architecture libérée de tout ancrage, d'une ville itinérante. Elle superpose momentanément un nouvel environnement audiovisuel, à une ville existante. La ville devient consommatrice d'informations et d'événements, destinés à une population en mouvement. Dialectique entre permanent et transitoire, mobile et éphémère, *Instant City* transforme l'architecture et la ville en un environnement réactif.³³⁹ [III.6.3]

³³⁶ Schöffler (Nicolas), « Le spatiodynamisme » in *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p19

³³⁷ Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain?*, op.cit., p174. Sur le recours à l'aérien pour reconstruire le futur, lire aussi de Dessauce (Marc), ed, *The Inflatable Moment, Pneumatics and protest in '68*, Princeton Architectural Press, New York, 1999. L'ouvrage raconte l'épopée du Groupe Utopie.

³³⁸ Ibid, p179

³³⁹ *Instant City*, Conçue par le groupe Archigram (Peter Cook, Dennis Crompton, Ron Herron, 1968-1970). Voir Cook (Peter), *Experimental Architecture*, London and New York, 1970, Voir également *Architectures expérimentales 1950-2000*, Orléans, Collection du Frac Centre, Ed HYX, 2003, pp156-159

Ces visions convoquent toutes l'avion comme figure littérale - un mode de transport permettant de s'affranchir du sol -, et métaphorique - un mode de projection audacieuse dans le futur -. Mais la figure aérienne sert aussi de médiateur pour des idées qui peinent à s'exprimer par les voies classiques. « La ville n'est-elle pas une féerie la nuit lorsqu'on la voit d'avion ? La seule dimension gratuite étant la hauteur, réalisons donc dans cet espace libre - et qui n'est pas hypothéqué comme le monde souterrain- un urbanisme spatial. »³⁴⁰ Les villes du futur que projettent nos visionnaires sont satellisées dans un nouvel espace. Avec la conquête de l'air, Kiesler projette une ville suspendue, ce qui provoque les moqueries de Le Corbusier qui lui demande s'il a l'intention de suspendre sa ville spatiale à des zeppelins.³⁴¹ La cité de Kiesler se libère du sol grâce à une structure tridimensionnelle, permettant la création d'un nouveau sol et réservant le sol naturel aux parcs, prairies et canaux. A l'origine de cette idée, il y a d'abord une découverte technique : les structures spatiales, un système permettant de grandes surfaces libres à portées ininterrompues. Ces nouvelles possibilités vont largement être explorées. Inventeur du *Skyrail*, métro aérien circulant dans des naves de 500 mètres de long, reliées à des tours d'une hauteur minimum de 90 mètres, Robert Le Ricolais développe un système urbain polarisé autour de tours stations.³⁴² L'ingénieur invente le futur :

« Les circulations suspendues seront elles-mêmes dépassées en 1990 par d'autres moyens de transport plus étonnants : routes guidées, coussins d'air, véhicules sans carburant. Les prévisions françaises pour le Septième plan laissent entendre qu'en 1985, l'avion à décollage court sera devenu une réalité, que l'aérotrain (train sur coussin d'air) se déplacera à 400 kilomètres heure [...] »³⁴³

Paul Maymont part lui aussi à la conquête de l'air avec un urbanisme « flottant ». Suspendant des villes reliées entre elles par des autoroutes et des métros situés à 50 mètres du sol, il libère entièrement le sol, ce qui permet la création d'espaces verts tout en laissant provisoirement les constructions existantes. La densité atteint 3 à 4500 habitants à l'hectare. Des îles flottantes sont reliées entre elles par des ponts, constituant « les quartiers d'une ville marine mobile, une Venise d'îlots interchangeables. ».³⁴⁴ [III.6.4]

Aérienne par sa mobilité et ses dimensions, la ville esquissée semble enfin réconcilier la ville verticale et concentrée, facilitant les contacts rapides, et la ville horizontale et dispersée, autorisant le choix de la résidence : « Entre la ville résidentielle étirée, et la ville de travail, les distances ne sont pas considérables non plus, et la circulation se fera autant dans les airs qu'au sol. Dans l'air, l'hélicoptère et l'hélibus, au sol, de larges routes directes permettront des déplacements rapides. »³⁴⁵ Nicolas Schöffer dessine des cités verticales, qui forment jalon dans une immense nappe horizontale. Par les airs, il sera possible de résoudre la discontinuité de la ville diffuse. « L'augmentation vertigineuse du

³⁴⁰ Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, op. cit., p182

³⁴¹ Cité in *Ibid*, p84.

³⁴² On pense au système des garages ports proposé par Louis Kahn, dont d'ailleurs Le Ricolais était un grand ami. Ils enseignaient tous deux à l'Université de Pennsylvanie.

³⁴³ « Rien n'empêchera plus l'avion d'atterrir au cœur de la cité. Les aérobus remplaceront peut-être alors les autobus. » in Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, op.cit., p184

³⁴⁴ Maymont (Paul, in *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p105, L'écho à la formule de Corbett d'une « Venise très modernisée » est-il fortuit ?

³⁴⁵ Schöffer (Nicolas), « le spatio-dynamisme », in *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p22

nombre de personnes qui se déplacent, la vitesse et la distance moyenne de leur déplacement, font éclater le système de topologie horizontale. Le système-sauterelle doit remplacer le système-fourmi. »³⁴⁶

La ville comme structure, de la forme au processus

Les débats sur les « Paris Parallèle » témoignent de la vitalité de l'imagination urbaine. Maymont défend une structure radioconcentrique autour de « villes-quartiers », Albert Laprade une structure nucléaire autour de villes satellites. Walter Jonas leur emboîte le pas en défendant le principe d'une topographie artificielle pour la fondation des villes nouvelles, structurée à partir du système de communications.³⁴⁷ Avec l'aérien, les visionnaires aspirent à libérer la ville de la dictature des formes, pour lui substituer une infrastructure idéale, plus immatérielle, moins définitive. La ville est conçue comme système de mise en relation et de transformation. Sur le principe du plan libre, elle figure un continuum homogène, neutre et isotrope, permettant la transition d'un schéma à l'autre sans difficultés, offrant, comme avec le transport aérien, une liberté dans toutes les directions. Yona Friedman traduit le rôle, déterminant à ses yeux, que jouera l'infrastructure dans la ville du futur : « L'infrastructure n'est qu'un moyen d'assurer [à l'habitant] le confort où il le veut dans la ville, et sous quelle forme il l'entend. »³⁴⁸ [III.6.5]

Ces structures autorisent enfin de nouvelles dimensions pour les bâtiments eux-mêmes. Avec les nappes infrastructurelles, prolifèrent les mégastructures. Parallèles, flottantes, suspendues, illimitées, les méga-architectures peuvent s'insérer dans les nouvelles trames urbaines, autorisant la concentration et l'introversion urbaine, à la fois connectées au monde et indépendantes. « Le problème de la tour de Babel est sur le point d'être résolu », s'exclame Michel Ragon. Le thème des architectures à dimension illimitée, trouve ainsi un terrain favorable, au moment où la surdensité et la congestion terrestre frappent déjà plusieurs métropoles. Les grandes villes japonaises seront aussi le terrain d'expérimentation du mouvement des métabolistes, au sein duquel figurent Kenzo Tange, Arata Isozaki et Kisho Kurokawa.³⁴⁹ [III.6.6]

S'il s'imprègne des échecs des théories urbaines passées, l'imaginaire urbain qui se déploie en Europe, aux Etats-Unis, au Japon, convoque à nouveau largement l'inspiration aérienne pour renouveler ses figures. Certaines dimensions spécifiques de l'imaginaire de la ville aérienne de l'entre deux guerres sont ainsi

³⁴⁶ « La ville spatiodynamique de Nicolas Schöffer », in Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain ?*, op.cit., p124

³⁴⁷ Dans les « Les villes cratères », Walter Jonas développe le principe d'une ville nouvelle, vue comme infrastructure. Ragon (Michel), *La cité de l'an 2000*, op. cit., p93.

³⁴⁸ Friedman (Yona), in *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p85 Voir aussi le Paris spatial de Yona Friedman publié dans *Architecture d'Aujourd'hui*, N101, Avril-Mai 1962, ppXXXVII. Friedman projette également sa ville spatiale à Manhattan. « Vue de Manhattan à New York, avec la ville spatiale proposée au dessus des docks et de l'Hudson River, les 8 étages de cette ville ont le même coefficient total d'utilisation que les gratte-ciel voisins » Source *Les visionnaires de l'architecture*, op.cit., p42

³⁴⁹ Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain ?*, op.cit., p53. Sur le mouvement du métabolisme au Japon, lire de Maki (Fumihiko) and others, *Metabolism 1960. Proposals for New Urbanism*, Tokyo 1960, et Maki (Fumihiko), *Investigations in Collective Form*, St Louis, Mo 1964.

réactivées. La métaphore aérienne permet de prendre du recul pour se projeter dans un avenir audacieux. Hybridation des dispositifs, déplacement des centralités, systématisation de la ville : des figures conceptuelles connues, trouvent ici de nouveaux terrains d'expression.

Mais un changement notable s'est produit. Si les supports de l'imaginaire semblent à nouveau cristalliser une ambition réformatrice, ils la traduisent non plus dans une forme composée, mais dans un *process* dynamique. Immatérielles et dynamiques, les structures, infra-, méga-, super-, ne sont pas rigides, mais flexibles, flottantes, suspendues, permettant de passer d'un système à l'autre, incarnant un réseau des réseaux. Hybrides, les dispositifs sont aussi mutants. Déplaçables, les centralités sont volatiles, renouvelables à volonté.³⁵⁰

VI.2- L'aéroport, terrain d'expérimentation de l'imaginaire urbain

Les villes aériennes des années 60 évoquent des tours aéroports, des plateformes aériennes, renouant avec les idées développées dans l'entre-deux-guerres. Cependant, l'infrastructure aéroportuaire existe désormais, comme structure construite à part entière. Celle-ci constitue d'ailleurs un objet d'analyse, brandi comme référence ou contre-référence urbaine. Reyner Banham se fait l'observateur critique des réalisations aéroportuaires New-Yorkaise et londonienne, stigmatisant le terrain aéroportuaire comme symptôme exacerbé des difficultés de la ville contemporaine. D'autres au contraire sacrifient à l'admiration pour une réalisation qu'ils saluent comme ambitieuse et futuriste. Le *Journal des Arts* commente : « Pour une fois, cette vue d'avion d'une route à circulation unique ne vient pas des Etats-Unis. Par temps clair, les passagers arrivant à Orly auront une idée partielle, mais grandiose de notre réseau routier. »³⁵¹. Fréquemment publiées dans ses ouvrages, les salles d'embarquement mobiles conçues par Saarinen pour le nouvel aéroport de Washington-Dulles, offrent à Michel Ragon des références utiles pour défendre ses thèses sur la programmation et l'architecture mobile : « Certains des éléments de l'ensemble architecturé peuvent se mettre en mouvement en se déplaçant, c'est-à-dire en quittant leurs attaches et en les rejoignant »³⁵² Critiquant l'immobilisme, invitant à voir grand, l'écrivain montre en exemple la réalisation d'Orly : « A Orly, l'autoroute passe sous l'aéroport. Bel exemple de différenciation des circulations. Le toit-terrasse de l'aérogare constitue une plateforme destinée aux visiteurs ; Orly devient l'un des monuments les plus visités de la capitale, ce qui prouve bien - et avant cet exemple nous avons celui de la tour Eiffel -, que le public ne boude pas l'architecture moderne lorsque celle-ci sort des sentiers battus. »³⁵³

³⁵⁰ Pour une analyse élargie du thème de la mégastructure dans les années 60, lire de Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, le futur de l'architecture*, op.cit., pp145-176

³⁵¹ Commentaire d'une illustration de l'article de Montignac (Jean), « Orly, premier ensemble architectural du Paris de demain ne doit pas être étouffé par la ville tentaculaire », *Journal des Arts*, 1960, p9, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 96, Bordereau N°2005308

³⁵² Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, op. cit., p148

³⁵³ Ragon (Michel), *Paris, hier, aujourd'hui et demain*, op.cit., p64

De l'extra-ville à la méta-ville

L'aéroport n'est plus seulement considéré comme objet autonome, isolé, fonctionnant en vase clos. Il est aussi observé comme partie indissociable de l'agglomération en pleine expansion. A propos d'un commentaire de louange sur l'aéroport d'Orly et avec l'arrière fond du débat sur les « Paris Parallèles », le journaliste Jean Montignac s'interroge : « Dans la perspective d'un Paris de demain, l'aéroport va-t-il se trouver enserré dans une ville tentaculaire qui lui laissera seulement un couloir de circulation, ou bien une deuxième ville parallèle va-t-elle nécessiter, à 50 km de Paris, la naissance d'un autre aéroport ? »³⁵⁴

Cette prise de conscience des liens entre les aéroports et leur environnement urbain est déjà présente avant l'inauguration d'Orly Sud. Ici, les questions concernent principalement les difficultés d'insertion urbaine de structures peu amènes pour leur voisinage. Directeur Général d'Aéroport de Paris, Pierre Donatien Cot, développe en 1959, la question des conflits d'utilisation des sols entre ville et aéroport. A l'intérieur du document publiant sa communication, une carte superpose les centres villes de plusieurs grandes villes européennes et américaines, ainsi que leurs différents systèmes aéroportuaires. Dans cette réduction radicale de la géographie européenne, l'aéroport de Tempelhof serait situé Porte d'Italie, si on l'avait placé à la même distance du centre ville qu'à Berlin. L'intention de cette carte vise à montrer que les aéroports sont intrinsèquement *dans* la ville, et ne peuvent y être indifférents. De là, la question que tente de résoudre Cot, est à la fois d'intégrer l'aéroport à la ville et de l'en préserver. L'image du Plan Turgot en couverture de la plaquette de sa conférence inscrit d'ailleurs l'aéroport dans le champ de la planification urbaine.³⁵⁵ [III. 6.7]

10 ans après, les positions ont évolué. Interviewé sur le nouveau projet de Roissy-en-France, Jacques Block, Directeur Général Adjoint d'Aéroport de Paris, souligne la grande chance que l'autorité a de pouvoir déployer son nouvel aéroport sur un terrain quasi vierge de près de 3000 hectares. Il insiste aussi sur les liens d'interdépendance qui, inévitablement, rendent solidaires les destinées de la ville et de l'aéroport : « La ville a besoin de l'aéroport qui lui offre des services, mais réciproquement [...]. l'aéroport crée la ville, suscite le développement. Vouloir dès lors séparer l'aéroport de la ville est un mythe [...] Faire cohabiter l'aéroport et la ville [consiste] à planifier leur développement simultané d'une façon cohérente. » L'insertion de l'aéroport dans l'agglomération ne peut donc plus simplement se résoudre par des arbitrages d'utilisation des sols. C'est désormais l'interaction même de l'aéroport avec le fonctionnement de la métropole, qui doit être prise en compte. Peu de temps avant l'ouverture du nouvel aéroport, Jacques Block réitère l'idée selon laquelle il faut intégrer ville et aéroport,

³⁵⁴ Montignac (Jean), « Orly, premier ensemble architectural du Paris de demain ne doit pas être étouffé par la ville tentaculaire », op.cit.

³⁵⁵ « De même que dans une grande ville, le problème des grandes gares ferroviaires, primitivement construites à la périphérie puis dépassées par la ville, ne se pose vraiment que pour celles de ces gares qui, mal protégées ont été enserrées de trop près, de même la situation des aéroports ne soulève pas de difficultés insurmontables, si on prend le soin de réserver des espaces libres nécessaires [...] Réserveons à l'aéroport ses 'chenaux' de bruit et plantons-y nos espaces verts. » Cot (Pierre Donatien), « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 mars 1959, p32, source Archives Aéroports de Paris

évoquant la fusion d'un « mariage d'amour » plutôt que la cohabitation d'un « mariage de raison » : « Essayez de séparer la ville de l'aéroport : ou bien l'aéroport mourra, car il n'aura aucun sens, ou bien une ville se reconstituera auprès de lui ». ³⁵⁶

Block évoque aussi les conflits difficiles que rencontrent certaines grandes villes, comme Londres, New York, Tokyo ou Los Angeles, qui tentent au même moment de décongestionner leurs installations en créant de nouvelles plateformes. Selon Block, c'est parce que cette question n'a pas fait l'objet en amont d'une planification intégrée, que les échecs sont patents. Il s'avère quasi-impossible de réaliser une infrastructure de cette échelle dans une métropole dense, où les possibilités d'aménagement de grande dimension sont de plus en plus réduites. ³⁵⁷ Les réflexions engagées dans le cadre de l'élargissement de l'infrastructure aéroportuaire New-Yorkaise, sur le point d'être saturée par l'augmentation du trafic et la proximité urbaine, et dont l'expansion est contrainte par des questions environnementales sur l'avenir de Jamaica Bay, conduisent en effet la *Port Authority* à envisager la réalisation d'un quatrième aéroport dès la fin des années 60. ³⁵⁸ Les ambitions de l'autorité font l'objet d'une véritable campagne de promotion, qui dure plus d'une dizaine d'années. Mais cette fois-ci, la résistance aux projets développés, se révèle farouche. Elle s'organise aussi. Se manifeste d'abord une opposition virulente des riverains du site de *Swamp Area* convoité par la *Port Authority*. Le mouvement de contestation est soutenu par des associations environnementalistes, de plus en plus constituées et « armées », mais aussi, chose nouvelle, de plusieurs élus de la région. Les difficultés techniques et financières s'accumulent également. ³⁵⁹

La *Port of New York Authority* lance par la suite une série de réflexions sur de nouvelles implantations, encore plus excentrées. En même temps, les concepteurs demeurent convaincus que « dans un tel complexe, les liaisons avec la ville deviennent aussi importantes que l'aéroport lui-même. » ³⁶⁰ Si les projets élaborés délocalisent tous l'aéroport à une distance raisonnable de la nébuleuse urbaine, la série de propositions formulées au début des années 70, concrétise l'idée d'une structure à la fois excentrée et intégrée dans la ville. Projeté sur une île artificielle créée *ex nihilo*, l'aéroport est intégré dans un système de communications très sophistiqué. « Pourquoi pas sur l'eau ? Et pourquoi pas un seul ? Une mégastructure flottante de 16,65 km de longueur qui serait le plus long port artificiel du monde, escale aérienne et port de transit pour New York, à moins de 10 km des côtes. » Saphier, Lerner et Schindler formulent la proposition d'un aéroport unique pour New York, « Un aéroport au lieu de quatre », qu'ils relient à la métropole grâce à des liaisons primaires par rail, eau, route et air. « Une telle solution permettrait d'éliminer du ciel de New York tout le trafic aérien. » ³⁶¹

³⁵⁶ Block (Jacques), « L'aéroport, la ville, l'arrière-pays », ITA, 5ème colloque international, 29 novembre-1er décembre 1972, Sources Archives Aéroports de Paris, Boîte 32, p9, Sources Archives Aéroports de Paris

³⁵⁷ « Il suffit de penser à la recherche du 3ème site d'aéroport pour Londres, du 4ème site d'aéroport pour New York, à l'affaire de Tokyo ou à celle de Los Angeles pour en être convaincu. », Ibid, p2

³⁵⁸ Sur le contexte environnemental de Jamaica Bay, lire Jamaica Bay Environnementam Study Group, *Jamaica Bay and Kennedy Airport, A multidisciplinary Environmental Study*, National Academy of Sciences, National Academy of Engineering, Washington DC, 1971.

³⁵⁹ Doig (Jameson W), *Empire on Hudson*, op. cit., pp385-389

³⁶⁰ Saphier, Lerner, Schindler, « Proposition pour New York, Un aéroport au lieu de quatre », Dossier « Aéroports », *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p86

³⁶¹ Ibid; lire aussi «One airport in place of four», *Progressive Architecture*, N50, Septembre 1989, pp104-107

D'autres propositions développent ce principe. Au sud de Staten Island, *l'Ocean airport* proposé par Charles G. Gallighio, peut accueillir un trafic de 40 millions de passagers en 1975. Pour le réaliser, l'architecte propose une structure constructive modulaire, dans le temps et dans l'espace. Faisant écho aux projets de villes infinies de Paul Maymont, une coupe-perspective montre la structure programmatique et constructive de l'aérogare.³⁶² [Ill.6.8]

Malgré la profusion des réflexions et l'actualité des questions soulevées, l'entreprise échoue. Les sites proposés pour le 4^{ème} « jet-port » rencontrent l'opposition farouche des compagnies et des défenseurs de l'environnement. La Port Authority choisira finalement d'investir largement dans le développement de Newark, sans toutefois régler la question de la saturation, aujourd'hui toujours lancinante.³⁶³ Cet échec retentissant révèle aux villes la nécessité de penser leur infrastructure aérienne ni contre, ni hors la ville, mais en interaction avec la elle. En Europe et aux Etats-Unis, l'aéroport devient indissociable de l'urbain, dans son fonctionnement et ses dynamiques d'influence. S'évanouit progressivement l'image de l'aéroport extérieur à la ville, isolé comme ensemble autonome, pouvant se développer indépendamment de tout environnement. Resitué dans la réalité urbaine contemporaine, l'aéroport est aussi un objet qui, par ses dimensions et son activité, doit être tenu à distance de la ville. Dans cette délocalisation qui s'annonce, se redéfinit alors la dimension « parallèle » de l'aéroport, situé à la fois *dans* la ville, par son schéma structurel qui permet de passer d'un système à l'autre, et *hors* la ville, par sa localisation physique, ses dimensions et ses dispositifs. D'objet extra-urbain, l'aéroport devient objet méta-urbain et pénètre à nouveau dans la ville contemporaine par un nouveau processus d'infiltration, que nous allons développer.

L'aéroport, structure ouverte et malléable.

Nous l'avons vu, les mutations rapides du transport aérien ont tôt fait de rendre obsolètes les concepts aéroportuaires, à peine mis en oeuvre. Certes, les esquisses du nouvel aéroport de Roissy, renvoient encore au gigantisme, souligné par le parallélisme des dimensions, la superficie du nouvel aéroport étant ramenée à celle de Paris - un tiers -, comme celle de Idlewild l'était à Manhattan. Mais la notion d'innovation urbaine a changé de sens. La dynamique urbaine et son corollaire, l'obsolescence, constituent en effet un nœud central de la réflexion.

Jeune architecte arrivé depuis peu à Aéroports de Paris, Paul Andreu est chargé du nouvel ensemble de Roissy. Il marque très tôt une nette différence avec la conception prônée par Henri Vicariot et l'équipe de réalisation d'Orly, encore active au sein de l'entreprise. Les débats préliminaires au concept de Roissy, voient les deux architectes échanger autour de propositions sensiblement différentes. Sans pour autant être reniées, les notions, qui avaient fondé la

³⁶² Gallighio (Charles D), « Ocean airport, New York », *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p89. A signaler également page 87 la proposition de Michaël et Dimitra Blanc, qui figure, au sud de l'aéroport JFK, sur une île de 1,5 mile de côté

³⁶³ « New Jersey protests plans for Giant Jet-Age Airport », *Architectural Forum*, Janvier 1960, p10 ; « 70 miles from Town ? », *Newsweek* N69, 27 Mars 1967, p84

composition et l'architecture de ses bâtiments, sont laissées momentanément de côté par l'équipe de Paul Andreu. En lieu et place, l'architecte prône une vision dynamique de la forme aéroportuaire, vue comme un ensemble en tension dans l'espace et dans le temps. Il développe également une nouvelle approche du monument, non plus comme écho de la mémoire collective, mais comme incarnation du temps présent :

« Si tout a été fait pour que les volumes intérieurs de l'aérogare soient à l'échelle humaine, les volumes extérieurs sont au contraire à l'échelle des ouvrages d'art. [...] L'existence et l'affirmation de cette échelle, inhabituelle, sont, pour beaucoup de nos visiteurs, la raison qui leur fait juger l'aérogare « monumentale ». Elle l'est, et ceci ne peut être une critique, si l'on dit aussi qu'un échangeur routier, un silo, des barrages sont des ouvrages monumentaux, c'est-à-dire d'une échelle qui n'est pas à l'échelle humaine. Elle ne l'est pas si l'on considère le sens premier du monumental : monumental cela veut dire qui fixe le souvenir, fige le temps, se retranche de la quotidienneté ; tout ceci l'aérogare ne le fait d'aucune manière. »³⁶⁴

Si l'aérogare 1 fait incontestablement figure de monument, elle s'en distingue de l'acception classique. La note d'intention explicitant le parti de l'aérogare, fait état des glissements de sens. L'objectif est désormais de mettre à nu, de donner à voir la véritable fonctionnalité de l'aéroport, tout en intégrant l'homme dans cette dynamique, non plus comme spectateur mais comme acteur de son propre voyage. Partant de là, l'architecte ouvre de nouvelles perspectives sur la notion de monument en architecture, préférant à ce terme celui d' « événement spatial ».³⁶⁵

S'ouvrant à la discussion, les débats autour de la conception du nouvel aéroport, sortent de l'enceinte réservée, pour recueillir les avis de personnalités du monde de l'architecture, à l'instar de Marcel Roux et de Marcel Lods, dont les avis sont sollicités par Aéroports de Paris. S'ils sont tous deux positifs sur le projet en cours de réalisation, les deux points de vue diffèrent précisément sur ces questions. Roux semble défendre les canons classiques de l'architecture, insistant sur l'importance de la modénature et de la décoration. L'architecte observe l'aéroport selon ses uniques bâtiments : « Il n'en reste pas moins que les premiers bâtiments de l'aéroport de Roissy s'imposent par leurs volumes et par la qualité de leur modénature qui est exceptionnellement réussie. Un tel ensemble, d'une qualité rare, mériterait d'être complété par les ajouts habituels d'une grande architecture : peinture, tapisserie et surtout sculpture, au réduisant à un minimum décent de ce qu'il est convenu d'appeler décoration. »³⁶⁶ Lods au contraire, prend appui sur le projet d'aérogare pour mobiliser autour des nouvelles mutations à venir. Dans une lettre qu'il adresse au président du Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris, il dit adhérer pleinement à la vision que développe Andreu d'une nouvelle dimension monumentale, qui serait à l'opposé d'une citation de références : « La distinction entre le monumental 'évocateur' et le monumental 'fonctionnel' faite dans la note, a toute mon approbation ». Lods revient également sur la question de la composition, soulignant l'importance qu'il y a désormais à privilégier

³⁶⁴ Andreu (Paul), « Note concernant le parti de la première aérogare de Roissy-en-France », Décembre 1971, p2, Source Archives Aéroports de Paris, N303

³⁶⁵ Andreu (Paul), Architecte en chef, « Les grands aéroports, Prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture, 5 Janvier 1978, p25, Source Archives Aéroports de Paris

³⁶⁶ Lettre de Marcel Roux, faisant référence aux analyses de Marcel Lods : « A propos des deux solutions pour Roissy », Paris, le 13 janvier 1972, Source Archives Aéroports de Paris, Boite 16, Bordereau N°1988072

l'adaptabilité et la flexibilité dans la conception architecturale et urbaine. « La vie a adopté une évolution galopante. Les bâtiments et la composition architecturale des bâtiments entre eux doivent [...] être capables de se modifier profondément. »³⁶⁷ Citant à titre d'illustration, l'évolution rapide des concepts et modèles qui ont forgé les aéroports parisiens, il en fait l'un des emblèmes d'une conception urbaine qui se veut adaptée à l'accélération des mutations techniques et sociétales :

« Le cas des aéroports est un exemple particulièrement frappant. Le Bourget a suffi durant des années. Puis vint Orly dont la première gare prétendait être définitive. Au bout de peu d'années, on ajouta (solution de désespoir) l'aérogare Ouest à l'aérogare Sud [...]. Puis, vint Roissy – avec son plan d'ensemble ne ressemblant nullement à Orly [...] Aujourd'hui, alors que le premier satellite n'est pas encore en service, on envisage un aspect tout autre pour le second. [...] Je crois, donc, que la première qualité de l'habitation de demain, de l'usine de demain, de la cité de demain, sera la faculté d'adaptation maximum à des missions qu'il est impossible de préciser à l'avance. »³⁶⁸

Quelques années plus tard, lorsque se consolide le plan d'ensemble du nouvel aéroport, Paul Andreu revient lui aussi sur la question de l'adaptation urbaine et précise le concept de la future « unité centrale ». Il s'agit là de développer pour l'aéroport une nouvelle centralité, faisant fonction à la fois d'attracteur accueillant commerces et services urbains, et de diffuseur des transports terrestres. Elaboré avec l'architecte Claude Parent qui en assurera par la suite la mise en œuvre, le concept d'aménagement est en rupture franche avec l'urbanisme de plan masse largement développé pour les grands ensembles urbains. C'est une vision systémique de l'aménagement qui est ici développée, associant le temps comme nouvelle dimension spatiale.

« Nous ne proposons pas pour l'unité centrale un plan de masse définissant l'implantation des différentes fonctions et la succession de leur mise en place dans le temps, mais plutôt un système qui, fixant le moins possible d'éléments, définit la manière dont des éléments, mal connus aujourd'hui, pourraient s'articuler dans un ensemble vivant d'où le hasard et l'évolution ne seraient pas exclus. [...] L'absence de programme détaillé [est] l'essence même de l'unité centrale. [Il faut] concevoir cette unité en fixant des règles à son développement sans pour autant vouloir maîtriser complètement la forme finale de ce développement [...]. »³⁶⁹

Les architectes puisent dans les débats en cours sur la création des villes nouvelles en région parisienne. « La conception du 'germe' prévu par l'équipe responsable de la ville nouvelle 'Le Vaudreuil', dans la mesure où elle essaie de définir un centre qui soit une entité à tous les stades, largement imprévisibles d'ailleurs de son développement, constitue pour nous un exemple. » Poursuivant sur les concepts en débat, les architectes opposent à la logique classique du lotissement, qui leur paraît désormais obsolète par rapport aux mutations en cours, celle des mégastructures, dont ils rejettent la dimension utopique, mais reprennent l'idée spatiale : « Nous n'en avons retenu que le désir d'aller vers un rassemblement plus

³⁶⁷ Lettre de Marcel Lods à André Decelle, Président du Conseil d'Administration, Paris, le 12 janvier 1972, Source Archives Aéroports de Paris, Ibid

³⁶⁸ Ibid

³⁶⁹ Andreu (Paul) et Bachelez (Pierre), « Aéroport de Roissy-en-France, Etude préliminaire de l'unité centrale. » Conseil d'Administration d'ADP, 16 mai 1973, p1, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 38

grand, une organisation plus libre et moins farouchement cloisonnée de l'espace. »³⁷⁰

Rompant ici avec les principes de composition formelle et leurs règles physiques et dimensionnelles, Andreu et Parent proposent une structure de développement, ouverte et linéaire, autorisant à la fois l'hétérogénéité des formes et des dimensions, permettant différents scénarios possibles d'agencement des bâtiments et des fonctions. C'est ici l'indifférenciation de l'espace par rapport aux fonctions, qui prend le pas et fait écho aux réflexions parallèles sur les megastructures urbaines. Ici, plus que le contenu des fonctions en elles-mêmes, le concepteur privilégie leurs possibles articulations entre elles. A l'opposé de l'aéroport conçu selon une composition classique et une architecture moderniste, privilégiant à la fois le statique de la forme et le déterminé de la fonction, les architectes de Roissy renouent avec la structure ouverte et l'architecture organique, « la loi étant au contraire la cohabitation, le mélange et l'affrontement des fonctions dans un espace qui conserve toujours une valeur symbolique indépendante. »³⁷¹ [III.6.9] Revenant en 1978 sur les réflexions à l'origine de la conception de Roissy, Paul Andreu évoque, devant l'Académie d'Architecture, la notion de prévision en architecture et le caractère trompeur de l'image :

« Dans le cas précis des aéroports, est-il bien raisonnable de prétendre enfermer tant d'espace et une durée si longue – 20 ou 30 ans- dans une organisation fixe ? [...] C'est une duperie très grande je crois que de donner à penser que prévoir, c'est autre chose que de projeter du présent. Cela, aucun des plans de masse futurs que je vous ai montrés ne le dit – mais nous pouvons être assurés que [...] les belles images régulières se briseront, qu'éclateront celles qui ne peuvent en rien s'adapter. Le papier et le dessin – celui qui nous est habituel – suggèrent à tort que l'espace du projet, parallèle à celui des constructions, est minéral. C'est plutôt un espace animal qu'il faudrait évoquer, avec ses lois de reproduction à l'identique et ses lois d'adaptation. »³⁷²

Du spectacle à l'expérience

Pour imaginer leurs concepts, les concepteurs d'aéroports s'interrogent aussi sur les usages. C'est désormais le passager qui est la figure principale de cette marque d'intérêt. Déjà aux Etats-Unis, les « visites » de l'aéroport ne font plus partie des activités de l'aéroport. Ce n'est plus une vitrine où les spectateurs observent les consommateurs. La figure du spectateur a disparu des cibles privilégiées par les autorités aéroportuaires : il n'y a qu'une catégorie de public dans l'aéroport, et elle se confond avec la Société de Consommation. Pour décourager les visiteurs non passagers, de venir à l'aéroport, les gestionnaires de l'aéroport d'Orly

³⁷⁰ Ibid, p2

³⁷¹ Ibid, p5

³⁷² Andreu illustre son propos avec l'histoire vieille de 10 ans de Roissy : « En 1970, tout est fixé du Roissy actuel : mais le Roissy futur s'estompe ; il ne reste que des 'sites' correspondant à deux compléments jointifs précédents. Le site Sud seul commence à se préciser. [...] 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. » Andreu (Paul), Architecte en chef, « Les grands aéroports, Prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'architecture, 5 janvier 1978, p25, Source Archives Aéroports de Paris

adopteront d'ailleurs dès 1967, des « pièges à visiteurs ». Enfin, le programme de la future aérogare 1 ne comportera aucune terrasse d'observation.³⁷³

En amont de la réalisation de Roissy, une équipe de psychosociologues est sollicitée pour étudier de façon approfondie les comportements des passagers. Lancée en 1965, l'étude dure près de trois ans, s'appuyant sur une série d'interviews d'exploitants et de voyageurs.³⁷⁴ Les conclusions mettent en évidence les sentiments doubles et irrationnels des passagers, partagés entre une représentation persistante mais anachronique de leur statut de passager privilégié, et la nouvelle image du voyage aérien, celle d'un voyage de masse, devenu dépersonnalisé et privé de son prestige. « Ce n'est plus une aventure ou un luxe, c'est un moyen de transport 'banalisé', 'vulgarisé' dont la fonction est purement utilitaire. »³⁷⁵ Ces deux images antinomiques se réduisent dans un espace qui est celui de l'aéroport, comprimant le passé proche d'un transport de luxe, et l'avenir resserré d'un transport de masse. Autre représentation schizophrénique, celle liée à l'imaginaire de l'ascension aérienne, qui traduirait à la fois une exacerbation du soi et une néantisation de ce qui est autour de soi.³⁷⁶ Stimulé par cet infini des possibles qu'ouvre l'imaginaire aérien, le passager trouve dans l'aéroport un lieu de neutralisation des contingences, favorisant la réalisation des désirs et permettant de faire le vide. La représentation de l'aéroport est identifiée à une double image offrant à la fois « toutes les couleurs du pain » et coupant 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.»³⁷⁷

Que l'architecture de Roissy 1 se soit ou non inspirée de ces analyses, elle semble incarner une mutation de l'architecture aéroportuaire. La figure ici dessinée condense non plus les références, mais les expériences, dans une architecture du parcours. Pas d'agora, ni de lieu festif. L'itinéraire est individualisé, le passage dans l'aérogare se transforme en voyage préalable au voyage.³⁷⁸ A l'aube de

³⁷³ Voir la note de Bernard Ruquier, en date du 28 février 1967 : « As-tu idée de ce que le Directeur Général appelle des pièges à visiteurs' ? » : « Ces 'pièges à visiteurs' sont donc, je pense, à installer à Orly Ouest, et, au cours de nos discussions sur le parti général de cette aérogare, il a bien été admis que les visiteurs devraient être découragés. Comme pièges, on peut citer : 1- Une tarification des parcs très étudiée : par exemple une première tranche à tarif raisonnable d'une heure suffisante pour l'accompagnant, mais pas pour les visiteurs et un tarif assez élevé pour les tranches suivantes ; 2- Pas de liaison trop facile entre Orly sud et Orly ouest et navettes réservées (est-ce possible ?) ; 3- Des terrasses moins accueillantes que celles d'Orly sud et des halls d'aérogare d'où il est difficile de voir les avions. Sources Archives Aéroports de Paris, Boîte 4, Bordereau N°43.

³⁷⁴ Compagnie Française d'Economistes 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, Commandée par le service Organisation et Développement d'ADP, Source Archives Aéroports de Paris, Dossier N979

³⁷⁵ Ibid, p7

³⁷⁶ Ibid, p20

³⁷⁷ Rapport de synthèse de P.Jarniou, chef du Service Organisation et Développement, à l'Ingénieur en chef du Département I, 24 Octobre 1968, p3, Source Archives Aéroports de Paris, Dossier N979

³⁷⁸ « Roissy 1 a été pour nous l'étude d'un bâtiment qui est public mais parcouru en série de séquences imposées et enchaînées –musique ou cinéma.» Andreu (Paul), « Les grands aéroports, Prévisions et réalisations », op.cit., p32 : « Ce n'est donc pas une aérogare d'ambiance [...], l'espace proposé n'est jamais pauvre et sa qualité ne provient pas de l'inflation des signes (gratuité, décor, superflu) mais de la multiplicité des points de vue qu'il offre tout au long de ce parcours dynamique [...] » Patarin (Bernard), *Architecture d'Aujourd'hui*, mars/avril 1974, p35. Bernard Patarin est sociologue, associé à l'équipe pluridisciplinaire de conception de l'aéroport de Roissy

l'entrée dans le transport de masse, l'expérience d'Orly et les nombreuses critiques sur la dimension pratique de l'aérogare ont fait de la réduction des distances, une question centrale. Dès lors, l'ambition du parti de Roissy 1 est de « concentrer les éléments de l'aérogare, superposer les divers espaces fonctionnels, de manière à diminuer le plus possible les trajets de passagers entre leur voiture et l'avion. », et de « faire de cette aérogare, avant tout une 'machine à prendre l'avion' ». ³⁷⁹ Elle suppose que l'architecture favorise une relation symbiotique entre l'individu et son parcours, passant par un rapport direct au lieu, sans médiation spécifique. D'où une certaine réduction, un dépouillement qui, là encore, vont rompre avec l'architecture de la citation qu'incarnent les bâtiments aéroportuaires réalisés jusqu'à présent. Pour éclairer le parti radical de Roissy 1, Andreu explicitera : « Je crois que, dans une large mesure, cette volonté de dépouillement provenait un peu du souhait que l'on avait d'exprimer une certaine démocratisation du transport aérien ; ce n'est pas le dépouillement qui peut démocratiser ; mais le fait que le transport aérien se démocratise par ailleurs doit aller avec un certain dépouillement. Cela contribuera à démystifier un peu le voyage aérien. » ³⁸⁰ Cette démystification du voyage aérien, ne passe-t-elle pas par un abandon du bagage symbolique qui l'accompagnait jusqu'à présent et qui précisément avait pour objet de lui donner un sens ? Ce refus de l'illusion semble être particulièrement marqué dans l'œuvre de Roissy, tant ce qui fait l'architecture des ouvrages, atteste d'un caractère brut dans les sols, les plafonds, les murs. Cette mise à nu de la matière architecturale a pour objet, non seulement de nouer une continuité organique, mais aussi d'exprimer une réduction radicale. Ni faux plafond, ni fausse musique, mais une architecture qui aspire à entretenir une médiation directe avec ceux qui la pratiquent. ³⁸¹ [III.6.10]

Une distorsion générationnelle

Ce tournant révèle une nouvelle distorsion des représentations, entre le grand public et le milieu professionnel, parfois au sein même des autorités aéroportuaires, par exemple dans la façon dont la communication d'Aéroports de Paris prend possession du sujet Roissy. Le cabinet Bauer et Associés est ainsi chargé de suggérer un certain nombre d'aménagements et dispositions destinés à faire que le public qui s'identifie dans un cas comme celui là avec la totalité de la Nation se sente en symbiose avec ce qui va être 'le premier Monument

³⁷⁹ « Unité centrale », Réunion du 21 janvier 1975, ADP/DU, Source Archives Aéroports de Paris ; Lire aussi « L'aérogare 1 », op.cit., p32, Boîte 1, Source Archives Aéroports de Paris ; C'est d'ailleurs par une exergue d'Henri Lefebvre, que Patarin introduit en 1974, dans cet article consacré à l'aéroport tout juste inauguré, ses réflexions sur la technique : « La modernité a deux aspects contradictoires et indissolublement liés. Elle porte à son comble l'aliénation. Aux aliénations anciennes, elle ajoute un supplément de plus en plus lourd : l'aliénation technique. Le monde renversé reste le monde réel. Mais en même temps, à travers cette aliénation maximale, la désaliénation n'est que plus urgente et plus pressante. Elle s'accomplit aussi. » Extrait de Lefebvre (Henri), *Introduction à la modernité*, p228-229 Patarin (Bernard), « A propos de Roissy », *Architecture d'Aujourd'hui*, mars/avril 1974, pp28-35. Lire enfin l'interview de Bernard Patarin et son analyse de la réception de la technique à Orly par les passagers dans Dossier « Aéroports », *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, juin/juillet 1971, pp18- 25

³⁸⁰ « Libres propos sur le béton brut », *Aéroports de Paris Magazine*, N32, Avril 1973, page 16, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 57, Bordereau N°1994980

³⁸¹ Cette analyse est confortée par les échanges que j'avais eu l'occasion d'avoir avec Paul Andreu à propos du projet de rénovation de l'aérogare 1, dont j'étais responsable à ses côtés de 1998 à 2003.

National' ». ³⁸² Un autre consultant sollicités par l'entreprise pour promouvoir l'aéroport auprès du public, suggère de faire de l'unité centrale, une nouvelle attraction parisienne : « Les parisiens sont dramatiquement privés de fêtes et de distractions auxquelles ils peuvent emmener leurs familles. » ³⁸³ L'aéroport comme vitrine festive et spectaculaire de la nouveauté, figure parmi les représentations tenaces. Des noms de baptême sont ainsi suggérés : « 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 » Des distractions audiovisuelles, jeux de grandes eaux, fêtes, spectacles de masse, sont proposés. Toutes ces propositions, faites en 1974, semblent s'appuyer sur l'imaginaire de l'aéroport comme loisir extra-urbain. Elles attestent d'un décalage entre une représentation qui s'est désormais installée dans l'imaginaire collectif, et la vision que sont en train de défricher nos concepteurs, toujours lucides ou désillusionnés sur la nature des modèles précédents.

La communication institutionnelle d'ADP se lance avec enthousiasme dans la promotion du nouvel aéroport en insistant sur les dimensions spectaculaires de ce nouveau paysage du futur en construction. Le recours désormais classique au film promotionnel, est destiné à montrer avec pédagogie, dans quelle ère est entré l'aéroport. Le synopsis d'un scénario pour Paris-Nord, raconte ainsi le chantier en construction: « Tous les travaux feront intervenir une mécanisation poussée à l'extrême ; c'est le ballet des énormes engins ou le pupitre électronique d'une centrale à béton ou l'atelier de préfabrication automatique [...] A Roissy en France, on va découvrir des formes architecturales nouvelles ; c'est une nouvelle esthétique qui va naître [...] » Les nouvelles dimensions de l'aéroport sont mises en contraste avec le monde des riverains, réservé et perplexe face à cette accélération du progrès qui semble les dépasser et les submerger d'une nostalgie d'un paradis perdu. Ici aussi, le scénario souligne la distorsion possible des représentations, Roissy incarnant un changement générationnel. Le texte projette Roissy, comme l'aéroport de la jeunesse, destiné aux futurs habitants de la cité de demain : « Ceux-là vont grandir au rythme des grands travaux qui vont bouleverser leur terre et leur vie, ceux-là vont s'éveiller au monde en même temps que leur village va se métamorphoser en l'un des plus grands aéroports internationaux [...] C'est pour eux, finalement, pour eux qui ont aujourd'hui dix ans, qui auront demain vingt printemps, que Paris-Nord est conçu : 'Une piste pour les ailes de demain.' » ³⁸⁴ Décalage entre les visions futuristes d'hier et celles du présent, entre ce qui avait fait les beaux jours des générations fringuantes des années 60 et ce qui s'offre à la jeunesse à venir, l'imaginaire aéroportuaire met en présence plusieurs représentations contrastées, procédant sans doute de l'accumulation rapide d'un imaginaire florissant.

³⁸² « Problèmes d'image publique du futur aéroport de 'Roissy en France' », par Franck Bauer et Associés, Conseils en public relations. Cette étude avait été commandée par Aéroports de Paris, Sources Archives Aéroports de Paris, Boite 28, Bordereau N°1986025

³⁸³ « Unité centrale, Suggestions à l'ADP », Louis Merlin, 8 avril 1974, Source Archives Aéroports de Paris

³⁸⁴ « Paris-Nord, Projet de Synopsis », PATHE-Journal, 1967, Sources Archives Aéroports de Paris

Conclusion – Le prototype urbain

In fine, la nouvelle figure que l'aéroport va progressivement redessiner, procède d'un repositionnement urbain. L'aéroport n'est plus extérieur à la ville constituée, mais à l'intérieur d'une ville en mutation. Il n'est plus une « scène » de projection de la ville du futur, mais un terrain d'interrogation des questions contemporaines. On retrouve ici ce double jeu d'influence, l'aéroport allant puiser dans des réflexions en cours, pour les éprouver en grandeur réelle. Mais la figure aérienne, comme moteur de l'imaginaire l'est ici à d'autres titres. D'une part, elle incarne un imaginaire de la mobilité du futur, que les grands bonds techniques ne sont pas parvenus à concrétiser, mais que la marge de progrès encore large, permet d'espérer. L'idéal garde encore suffisamment de crédibilité pour permettre aux utopies des possibles de s'exprimer. Dans cette perspective, l'aéroport incarne à nouveau un possible modèle d'avenir. D'autre part, il traduit l'échec que revêt l'aéroport vitrine, comme réel de l'utopie. La désillusion dont les premières réalisations ont fait l'objet, alimente là aussi la nécessité d'une réforme.

C'est ici que l'aéroport du début des années 70, dont Dallas et Roissy forment les figures phares, s'affirme comme modèle inédit par rapport à ses aînés.³⁸⁵ A la fois transcription et projection des questions urbaines en gestation, écho et origine d'une mémoire urbaine, c'est dans ces différentes médiations que l'univers aéroportuaire s'imprègne du milieu urbain et le dépasse en même temps, formant non pas une ville à part, extraordinaire et autonome, mais ce que l'on pourrait appeler une 'méta-ville', c'est-à-dire une ville qui se définit comme *process* expérimental et interactif.

Les modèles aéroportuaires n'en reprennent pas moins un certain nombre de déterminants passés tout en les modifiant. La narration n'est plus la mise en vitrine d'une collection de références urbaines, mais, comme à Roissy 1, la mise en espace d'un parcours. La figure de la réforme se traduit par une nouvelle réflexion qui s'éprouve ici sur un terrain plus proche du prototype que de la vitrine. Dans les mutations des figures structurantes de l'imaginaire de la ville aérienne, on note aussi que la notion de modèle change de sens. Alors que dans les phases précédentes, le modèle signifiait tension vers un idéal, de la réforme ou du masque, il devient ici le schéma, flexible et ouvert, d'une expérience à réaliser.

Les années 70 vont subir le contrecoup des deux chocs pétroliers successifs, qui donneront un coup d'arrêt à la formidable croissance des économies américaines et européenne. Cette transition brutale n'interrompra pas pour autant cette nouvelle aventure « aéro-urbaine ». Malgré les critiques grandissantes sur le gigantisme des installations, malgré la montée en puissance des pressions environnementales, le développement des aéroports se poursuit et s'amplifie même, du fait de la diffusion du transport aérien à un public de plus en plus nombreux. De nouveaux concepts sont inaugurés, pour relancer l'aménagement aéroportuaire. La création du terme d'Aéroville, auquel la Région Ile de France consacre une partie d'un colloque, signe la persistance du thème et la

³⁸⁵ Réalisé en 1973, le nouvel aéroport de Dallas, à mi chemin entre les deux villes de Dallas et Fortworth, sera accompagné de la création d'une nouvelle agglomération à proximité. Lire Zukowsky (John), ed, *Building Air travel*, op. cit., pp148-149

consolidation des figures mises à jour : 'Aéroville est un terme nouveau pour désigner à proximité des aéroports un centre de rencontres [...], avec tout ce que cela comporte d'équipements. En fait une aéroville est une ville d'affaires satellite d'un grand pôle urbain ou industriel.'³⁸⁶

Les ressorts de l'imaginaire semblent bien installés. L'aéroport figure une scène projetée du futur : « Roissy-en-France vit déjà en l'an 2000 », titre *Le Parisien* en 1988.³⁸⁷ La rhétorique de l'emblème focal qui dépasse les échelles locales est récurrente : « Au carrefour de l'Europe, grâce à l'aéroport Charles-de-Gaulle et la future interconnection TGV, Roissy-en-France attire les investisseurs qui voient en ce village le futur 'centre du monde'. » L'aéroport reste un lieu privilégié d'innovations en tout genre. Un « hypermarché du 3^{ème} type » est ainsi projeté sur le site : « La robotique y tiendra une place prépondérante. L'objectif, en finir avec les problèmes posés aux consommateurs (files d'attente, insécurité dans les parkings). »³⁸⁸ « 1994 : L'Odyssée du futur », titre *l'Express* en 1989, ou encore « Roissy, un aéroport ? Plutôt une ville ou mieux, 'une principauté' »³⁸⁹. L'aéroport consolide également son image de vitrine internationale et urbaine, sur un mode plus commercial cette fois-ci. Anticipant l'arrivée prochaine du TGV, le groupe Espace Expansion projette d'ouvrir un « Export center », « gigantesque vitrine commerciale industrielle et artisanale, conçue pour drainer les consommateurs qui tuent le temps dans les *duty free shops* et autres *shopping centers* d'aéroports. »³⁹⁰. Des « grandes signatures de l'architecture » sont évoquées, introduisant l'architecture aéroportuaire dans l'univers starrisé de la mode : « Quant à la venue de l'Américain Helmut Jahn, il ne s'agit plus de hasard, mais de séduction. » Ces nouvelles ambitions n'occultent pas la dimension métropolitaine de l'aéroport, par exemple dans son inscription territoriale. Dans leur « appel pour une métropole nommée Paris », les architectes proposent la réalisation d'une tangente Est, « véritable cité linéaire » qui s'étendrait, grosso modo, de Roissy à Orly.³⁹¹ Si l'idée de réforme s'efface légèrement, les primats bien installés de l'imaginaire de la ville aérienne, sont ici bien consolidés et réactivés au gré des épisodes de la construction aéroportuaire. Emblème, vitrine, prototype, sont convoqués dans une figure désormais plus proche de la performativité, que de l'émancipation.

³⁸⁶ Colloque à l'initiative du Conseil Régional d'Ile de France, 31 Mai 1989, Voir aussi « Les aéroville, nouveau concept d'intercommunication et de localisation d'entreprises », *Les cahiers du CREPID*, Source Archives Aéroports de Paris, Boite 73, Bordereau N°1992115

³⁸⁷ « Roissy-en -France vit déjà en l'an 2000 », *Le Parisien*, Le 5 mai 1988

³⁸⁸ Ibid

³⁸⁹ « Roissy Charles de Gaulle, Voyage au sol », Numéro spécial sur Roissy, *L'Express Paris*, 1989

³⁹⁰ Bernfeld (Guy), « Roissy : Helmut Jahn en piste », *Le Nouvel Observateur*, 24-30 Juin 1988

³⁹¹ Ibid

CHAPITRE VII

LA MUTATION

Résumé

L'avènement de la société de l'information précipite la globalisation des échanges et la mégapolisation du milieu urbain. Pour les aéroports, les années 90 préfigurent une nouvelle mutation. De plus en plus, l'aéroport initie et participe d'un processus territorial, d'une large échelle, qui dépasse largement son périmètre physique. Catalyseur de mutations métropolitaines, il est également devenu l'un des terrains privilégiés d'observation des théoriciens de la ville qui, dans leurs ouvrages critiques, consacrent désormais de longs développements sur le sujet. De locale, la critique devient ici globale et porte sur l'aéroport comme « non-lieu », emblème de la ville « générique », ou encore « espace des flux ». Pour tenter de conjurer le chaos apparent des aéroports, les exploitants tentent régulièrement d'« humaniser » cet univers, en recourant à l'illusion d'une « urbanité » apaisante, important et transformant à la fois des signes urbains. Autre tendance perceptible, l'aéroport occupe de plus en plus le terrain du patrimoine mémoriel, les traces d'un passé glorieux et inventif faisant l'objet de mesures de réhabilitation et suscitant parfois d'âpres bagarres. Les représentations qu'énoncent les discours contemporains convergent vers une même figure, à la fois additionnant les primats précédents, et faisant apparaître une septième face, qui à la fois, tente de rendre lisible ce brouillage critique de représentations, et ajoute une nouvelle voix au concert qui se joue. La figure qui se dessine, située à nouveau l'aéroport dans un système de relations intimes avec l'urbain, comme « nature », à la fois étrangère et familière, organique et « artialisée ».

Les années 90 marquent l'avènement de ce que Manuel Castells appelle « la société en réseaux », précipitant la globalisation des échanges et la mégalopolisation du milieu urbain.³⁹² Pour les aéroports, cette mutation préfigure une nouvelle étape de développement. Lieu d'un boom de l'économie des services, l'Asie est la scène de nombreuses réalisations spectaculaires qui font figure de prototypes architecturaux, urbains et métropolitains. Plusieurs singularités vont distinguer ces nouvelles productions des précédentes. D'abord, leur conception s'internationalise de plus en plus. A Osaka, Shanghai, Séoul, Hong Kong, Bangkok, ce sont souvent des architectes étrangers qui conçoivent et réalisent, voire même des structures étrangères qui exploitent. Ce recours à l'international ne peut être imputable à la rareté, en Asie, de grandes agences locales capables d'assumer de tels travaux. D'ailleurs, l'architecte japonais Kisho Kurokawa a conçu l'aéroport de Kuala Lumpur en Malaisie, et d'autres architectes de l'archipel ont participé au concours du nouvel aéroport du Kansai à Osaka³⁹³ Des architectes Hong-Kongais réalisent également des opérations

³⁹² Lire de Castells (Manuel), *La société en réseaux*, op.cit.

³⁹³ Le concours de l'aéroport du Kansai marque d'ailleurs l'ouverture du Japon aux concepteurs étrangers, l'aéroport figurant en quelque sorte, une métaphore de l'ouverture du pays à la créativité internationale. « Aéroport du Kansai », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1989, pp42-53

complexes.³⁹⁴ En fait, l'internationalisation large de la conception aéroportuaire est motivée par la nouvelle dimension que revêt l'emblème national et urbain, à la veille du passage à l'an 2000. La réalisation d'un grand aéroport signe en effet l'entrée des nations dans le concert des pays développés et modernes. Pour réaliser le *flagship* d'une ville, c'est désormais au monde que l'on s'adresse.

VII.1- La métropolisation de l'aéroport

C'est ensuite l'échelle du développement aéroportuaire, qui accuse une nouvelle mutation. La frénésie récente que connaît la construction aéroportuaire procède d'une mondialisation accrue des échanges entraînant à la fois une augmentation forte du trafic aérien et une explosion du phénomène métropolitain. Osaka, Hong Kong, Shanghai, Kuala Lumpur, Séoul, Bangkok, bientôt Pékin,..., ces gigantesques aéroports, tous réalisés en Asie d'un seul tenant, sont à la fois des architectures, des villes et des territoires. Dans un texte récent, l'architecte britannique Norman Foster, concepteur de l'aéroport Chep Lap Kok de Hong Kong, déclarait : « A Hong Kong, le site lui-même doit être créé. Mais loin d'être un obstacle au développement, il est au contraire le catalyseur du plus grand projet de construction des temps modernes. »³⁹⁵ Cette déclaration condense un certain nombre des caractéristiques nouvelles que les aéroports explorent depuis maintenant plus d'une décennie. Des « portes symboliques » de la ville, comme aime à les nommer l'architecte, qui voit dans les réalisations asiatiques les nouvelles terres du futur urbain : « Alors que Londres contemple avec nostalgie son passé et se développe selon une infrastructure physique largement héritée de l'ère du cheval et de la charrette, Hong Kong, qui est déjà à moins de 4 heures de vol de la moitié de la population mondiale, se projette dans la réalité de l'expansion globale à venir et de ses déplacements majeurs de population. »³⁹⁶

Méga-airport, la métropole à portée de main

Sur ces nouvelles « îles », l'aéroport offre aujourd'hui un modèle alliant à la fois hyperconcentration et décentralisation. La polarisation des réseaux intermodaux – avion, train grande vitesse, train express, automobile – , l'intégration croissante de fonctions commerciales et d'affaires, la massification du transport, sont en effet des signes explicites d'une hyperconcentration. Le *Hub*, dont Le Corbusier parlait de façon prémonitoire lorsqu'il nommait « moyeu d'une roue » le centre de sa *Ville Contemporaine* en est l'une des manifestations.³⁹⁷ En même temps,

³⁹⁴ L'aéroport de Hong Kong a cependant été réalisé sous protectorat britannique, avant la rétrocession de l'archipel à la Chine, ce qui peut expliquer le recours à l'architecte britannique Norman Foster pour sa conception.

³⁹⁵ « In Hong Kong [...], the site itself has to be created. But far from being an obstacle to development, it became instead the catalyst for the largest construction project of modern times.” Foster (Norman), “Reinventing the airport”, in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, Lukas and Sternberg, New York, 2004, p235

³⁹⁶ « As London contemplates the nostalgia of its past and trades on a physical infrastructure largely inherited from the age of the horse and cart, - long before the onslaught of the car – Hong Kong, which is already less than four hours' flying time from half the world's population, plans strategically for the reality of global expansion and major shifts of population.” Ibid

³⁹⁷ Le Corbusier, “Ville contemporaine de 3 millions d'habitants”, *Urbanisme*, op.cit., p162

l'hypermobilité, favorisée par cette course à l'ubiquité, confère à l'aéroport une relative autonomie. Rapidement accessible, il peut se décentraliser.

En témoignent les derniers aéroports réalisés en Asie. Territoire créé pour l'infrastructure, l'île artificielle du Kansai à Osaka accueille depuis quelques années un aéroport sur une surface de près de 5000 hectares. Conscients que les aéroports continueront à accueillir des avions toujours plus grands et plus bruyants, les autorités japonaises ont entrepris de construire plus loin et, lorsque les terrains disponibles sont rares sur le continent, d'« aménager » la mer. Pièce maîtresse de la stratégie d'urbanisation de la région, située à 40 kilomètres du centre d'Osaka, la plateforme est « arrimée » au continent par un cordon ombilical, combinaison superposée d'autoroutes et de réseaux express, qui rejoignent Osaka ou Kyoto en moins d'une heure. En face de l'île, a été érigée une cité nouvelle, baptisée du nom de *Rinku Town*, littéralement « Près du ciel ». Diffusant ses rayons dans toutes les directions, l'aéroport s'affiche comme la nouvelle figure de proue du développement de la région.³⁹⁸ Conçue par Renzo Piano, l'aérogare du Kansai intègre et surimpose sous un seul toit, toute la complexité de la nouvelle économie. Sa couverture enveloppe et agrège *presque* toutes les composantes qui forment une ville. Ses dimensions sont exceptionnelles : 1700 mètres, ce qui en fait le bâtiment le plus long jamais construit. [Ill.7.1]

Conçu en 1989 avec l'appui de Paul Andreu et d'Aéroports de Paris, le programme du concours de l'aéroport, semble être à l'origine d'une transformation du modèle aéroportuaire. Les organisateurs du concours du nouvel aéroport parlent en effet d'« un complet renouvellement », presque d'une rédemption : « [...] un rebondissement. Comme avait pu l'être Roissy. Ici, la nouveauté, c'est la dimension (d'un seul coup, autant que tous les Roissy, dans un espace limité). Le problème est tellement compliqué que l'on arrive à une forme ultra-simple et à cette idée de la superposition sur trois niveaux (flexibilité, répartition du trafic dans la journée). La forme du premier Orly, mais en beaucoup plus grand ».³⁹⁹

Dans la foulée de l'aéroport d'Osaka, les aéroports de Chep lap Kok et de Kuala Lumpur inaugurent un cycle de réalisations inédites. Conçu par l'architecte Kisho Kurokawa, ce dernier ouvre ses portes en 1998. Il couvre une superficie de 10 000 hectares, record aujourd'hui encore inégalé⁴⁰⁰. Destiné à accueillir 25 Millions de passagers par an à son ouverture, il doit pouvoir en accueillir 60 Millions en 2020. Il est question d'augmenter par la suite ce chiffre à 120 Millions. A l'image des megastructures imaginées dans les années 60, l'unique aérogare réalisée, est une structure gigantesque englobant tous les éléments constitutifs et offrant un environnement artificiel, entièrement climatisé. Situé à 60 kilomètres du centre de Kuala Lumpur, il figure le nouvel emblème de la capitale de la Malaisie. Il

³⁹⁸ Lire à ce sujet de Nadal (Luc) «L'Aeropolis du Kansai, utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise », *Lumières de la ville, Formes Limites Echappées*, N°6, Novembre 1992, et de Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, Volume 3, Londres, Phaidon Press, 1997, pp128-209

³⁹⁹ « Aéroport du Kansai », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1989, op. cit., p46. Dans la proposition qu'il avait remise, Bernard Tschumi avait même élargi le programme en proposant de créer « un nouveau segment urbain » de culture et de loisirs à l'intérieur de l'aéroport, considéré comme le « générateur de la ville linéaire ». Ibid

⁴⁰⁰ Cuadra (Manuel), *World Airports*, op.cit., pp52-63.

matérialise aussi l'infrastructure d'une ville nouvelle, de structure linéaire : *Eco Media City*. Cette ville devrait se consacrer aux industries du multimedia. Des organismes gouvernementaux devraient également être transférés dans l'une des agglomérations intermédiaires, Putrajaya, qui deviendrait la nouvelle capitale fédérale. Avec la réalisation de l'aéroport, la métropole tout entière redéfinit ses polarités autour de ce nouvel attracteur urbain.⁴⁰¹ [III.7.2]

La fabrique de la démesure

Les nouveaux programmes sont marqués par la démesure. Les concepteurs projettent sur le terrain aéroportuaire les questions complexes de la continuité de l'urbain dans la discontinuité physique, de l'intégration du tout et de l'autonomie des parties à la fois, de l'illimité en architecture. A Roissy, les réflexions préfiguratrices esquissées à l'origine du concept, ont été mises en œuvre. Planifié dans un contexte de grande incertitude, l'aéroport s'est agrandi dans un système de croissance ouvert, formé de composants autonomes, évoluant selon un processus permanent de rationalisation. Le plan initial déployait plusieurs exemplaires de Roissy 1 sur le territoire de l'aéroport. Peu après l'ouverture de l'aéroport, les données se modifient. La massification du transport impose de raccourcir le passage de la route à la piste. Naît alors une nouvelle génération d'aérogares. Le dispositif retenu pour Roissy 2 privilégie un développement segmenté et continu, par addition successive d'éléments. Articulés autour du sillon linéaire des infrastructures terrestres, quatre modules sont réalisés jusqu'à l'avènement de l'ère des *hubs*, qu'inaugure la gare TGV. Viennent après les aérogares consolidées, à la fois mégastructures et ouvrages d'art, incarnant un troisième type. Dans cette structure organique, les aérogares anciennes se transforment, les nouvelles s'agrègent, interrogeant à chaque fois les parties et le tout. L'ensemble évolue selon une logique de stratification, ce qui fait dire à Paul Andreu : « Chaque projet est un monde clos et complet et, dans le même temps, une partie seulement d'un ensemble plus vaste, que l'on reconstruit en permanence. [Chaque projet] est un élément détaché du corps éclaté de la ville. »⁴⁰² [III.7.3]

De même, l'impermanence des programmes et l'accroissement des flux rendent aiguë la question de la flexibilité dans le domaine architectural. Inscrite dans le système linéaire de Roissy 2, la nouvelle aérogare 2F, accuse une distension dimensionnelle. Andreu utilise comme vecteur de conception la métaphore du « tapis volant », insistant sur le fait que c'est l'enveloppe du bâtiment qui constitue l'architecture pérenne, les aménagements au sol étant destinés à évoluer indépendamment. Les planchers sont dissociés de l'enveloppe que forme d'un seul tenant la voûte, les parois et le socle du bâtiment. Le recul systématique d'un mètre des parois, permet à la fois de suspendre l'intérieur du bâtiment en flottage, et de dissocier les programmes de la forme architecturale. Cette forme de dématérialisation tactile de l'architecture était déjà perceptible dans l'architecture de Roissy 1, où le puits de lumière incarnait cette idée de

⁴⁰¹ Powell (Kenneth), *La ville de demain*, op.cit., pp142-149

⁴⁰² Andreu (Paul), propos introductif figurant sur le site Internet de son agence, le 10 juin 2002

l'inaccessible. Ici, l'idée est élargie comme concept générateur de l'ensemble de l'architecture.

De fait, la tension de plus en plus vive entre la « volatilité » des flux et la fixité des formes, s'est accentuée, d'autant que l'accélération des premiers, contraste avec la technicisation et le gigantisme des seconds. Aéro-gares, gares, passerelles et tunnels sont des espaces de flux, des zones que l'on traverse, des intervalles dans un mouvement continu. Les évolutions programmatiques et techniques les rendent flexibles, mouvants, indéfinis. Dès lors, faisant écho à la critique de Reyner Banham d'un aéroport en obsolescence permanente, les concepteurs s'interrogent : l'architecture peut-elle former des environnements aussi instables ?

De plus en plus, la rencontre entre les vitesses et le bâtiment va se traduire par un travail sur les membranes. L'enveloppe et la peau du corps architectural prennent une importance croissante. D'abord parce qu'elles constituent les éléments les plus stables de cet agrégat de structures qui forme l'aéroport. C'est par elles que passent les branchements des réseaux matériels et immatériels (le *hardware*). Ensuite parce qu'elles matérialisent ces notions de limites, de frontières, de passages, de transitions. Celles-ci se manifestent ainsi dans l'extrême transparence et l'aspect lisse de bâtiments en verre, ou dans la massivité brute de volumes monolithiques, les deux révélant une architecture fondée sur la quête de sensations visuelles, spatiales et tactiles très fortes. Foster traduit cette nouvelle forme de dématérialisation de l'architecture par la transparence :

« Les leçons de Stansted et de Chep Lap Kok nous apprennent que des vues non entravées des paysages extérieurs, côté piste et côté ville, associées avec l'ordre naturel qu'induit une structure rationnelle, peuvent de manière radicale, réduire le besoin de systèmes de signalisation compliqués. En ce sens, ces bâtiments sont plus « analogiques » que « digitaux » dans la mesure où, comme on lit l'heure sur une montre, on peut lire l'espace instinctivement d'un seul coup d'œil [...]. »⁴⁰³

Comme Andreu, l'architecte recourt à la métaphore pour décrire le concept du nouvel aéroport de Hong Kong. Son « toit flottant » librement sur un « sol fertile », sujet à toutes les « cultures », rappelle les bulles de Fuller, dont d'ailleurs Foster était un disciple : [III.7.4]

« Les principes définis à Stansted marquent le saut quantique qu'incarne la nouvelle génération d'aéroports, que nous avons dessinés pour Hong Kong, Shanghai et Bangkok. Suivant le modèle de Stansted, le concept de ces grands terminaux réside dans une toiture unique, flottant librement au-dessus d'un sol fertile, au sein duquel des structures instantanées complètement équipées, peuvent croître en s'inscrivant dans un espace intangible, sorte de climat tempéré.»⁴⁰⁴

⁴⁰³ « The lessons of Stansted and Chep Lap Kok are that unimpeded views of the airside and landside, together with the natural order provided by a clear structure, can dramatically reduce the need for complicated signage systems or color codes. In that sense they are 'analog' rather than 'digital' buildings, insofar as, like the traditional watch face, one can read them instinctively at a glance: There is no awkward conversation process from sign to route [...]. » Foster (Norman), « Reinventing the airport », in Ward (Rachel K.), *Terminal 5*, op.cit., p236

⁴⁰⁴ « The principles defined at Stansted make a quantum leap in the new generation of airports that we have designed for Hong Kong, Shanghai and Bangkok. The essence of these large terminals, following the Stansted pattern, is a single roof, flowing freely over a fertile ground plane, on which fully serviced instant buildings can grow with a tempered climate of unbroken space. The possibilities opened up by this evolutionary response to the realities of mass air travel can be grasped as a civic opportunity, or merely exploited for their commercial potential. » Foster (Norman), *Ibid*, p235. Les aéroports de Shanghai et

L'organicité de l'aérogare se conçoit également à l'échelle du rapport de l'infrastructure à son environnement. L'aéroport créateur de nature, c'est ainsi que Kurokawa souhaite retourner l'aporie de l'aéroport destructeur, en modifiant radicalement la focale d'observation. A Kuala Lumpur, sa conception d'une ville « éco-médiatique », générée à partir du nouvel aéroport, s'inspire de ses réflexions sur la symbiose possible entre les besoins de l'environnement naturel et les changements de la société humaine. L'aéroport est à l'origine de la création d'une forêt environnante, dont l'ambition est d'« oxygéner » l'aéroport et la métropole. La volonté affichée de Kurokawa de réconcilier nature et technologie n'est pas nouvelle, compte-tenu de son large investissement dans le mouvement métaboliste et de ses réflexions sur l'idée d'éco-cité. Les villes éco-médiatiques du XXIème siècle seront faites d'un « réseau de petites agglomérations très denses, situées au milieu de paysages naturels, forêts, pâturages, bord de mer, [...] ». Elles feront appel aux technologies les plus avancées, mais seront en même temps capables d'entrer en symbiose avec les animaux et les oiseaux de la forêt. ». Pour l'architecte, l'aéroport est un pionnier de cette nouvelle ère urbaine.⁴⁰⁵

Le chantier de l'aéroport du Kansai est quant à lui titanesque : une île artificielle d'une superficie de 5000 hectares, la construction du plus grand bâtiment du monde, la mise au point de procédés technologiques particulièrement innovants⁴⁰⁶. Lue en plan masse ou vue du ciel, la forme résultante reste cependant ultra-simple, comme l'appelle de ses vœux Paul Andreu. Le nouvel aéroport de Hong Kong crée aussi un territoire artificiel : un relief est sculpté, par l'arasement d'une montagne et l'aménagement d'une île artificielle, introduisant là encore une confusion entre nature et artifice. De son côté, Piano est « hanté » par le rêve d'une île : [III.7.5]

« Le voyageur l'abordera ou le quittera, ravi par la magie particulière des îles. [...] C'est une île, une île au trésor: on quitte la terre dans un parc et quand on arrive, au sortir de la machine infernale, le premier regard est pour une vallée. La nature, en provocation contre l'excès urbain, qui envahit l'aérogare, filtre, charnière entre les deux espaces, la terre, le ciel. [...] Comment faire un bâtiment de haute technologie qui ne soit pas de style high tech ? Il faut le laisser être contaminé par la nature, que le détail soit étudié de façon presque organique, afin de casser l'échelle. [...] Après un siècle de batailles avec les techniques, une pacification entre nature et technologie est en vue. »⁴⁰⁷

Une redéfinition des échelles et des frontières

Situé délibérément à l'extérieur de la ville, dans une « nature » aménagée, sur une île ou au cœur d'une forêt, initiateur d'une nouvelle topographie, l'aéroport noue

Bangkok, resteront pour Foster, à l'état d'esquisses. L'aéroport de Shanghai a *in fine* été réalisé par Paul Andreu, celui de Bangkok, par le cabinet américain Murphy et Jahn.

⁴⁰⁵ Powell (Kenneth), *La ville de demain*, op.cit., p147

⁴⁰⁶ Lire le compte-rendu de la 558e conférence de l'Université de tous les savoirs donnée le 28 octobre 2004 par Noriaki Okabé : « L'émergence de l'espace : le bâtiment du terminal de l'Aéroport International de Kansai ». Noriaki Abe fut l'associé de Renzo Piano pour la conception et la réalisation de l'aéroport du Kansai.

⁴⁰⁷ Foster convoque également l'identité européenne, humaniste, pour conforter cet idéal de pacification. « Aéroport du Kansai », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1989, op.cit., p48

cependant des liens étroits avec la ville à laquelle il est arrimé, et plus largement son emprise métropolitaine. Ici encore, la nature des liens évolue, car l'aéroport n'est plus une réalisation grandeur nature de la ville telle qu'on la désire, ni un terrain d'expérimentation de la ville telle qu'on la projette. Il figure plutôt un objet générateur, catalyseur de la ville dans son ensemble, l'aéroport dépassant lui-même ses limites physiques, pour infiltrer, hybrider et remodeler la métropole dans ses parties, parfois même dans son intégralité. Une réforme de la ville en quelque sorte.

A Hong Kong, l'aéroport est intrinsèquement lié à l'archipel métropolitain. Kai Tak, l'ancien aéroport qui était situé en plein cœur de Kowloon, figurait déjà une centralité où l'atterrissage y prenait des allures de science fiction. Avec Chep Lap Kok, implanté à 30 kilomètres du *Central Business District*, la figure a évolué. Aménagé sur l'île éponyme, le nouvel aéroport jouxte l'île de Lantau, l'une des plus belles réserves naturelles de la région. Cet environnement ne l'a pas empêché d'initier un redéveloppement de la métropole. Lignes ferroviaires, réseau de métro, voies express, tunnels sous-marins, ouvrages d'art, le programme d'infrastructures réalisé à l'occasion de sa mise en service, est gigantesque. Mais ce n'est pas tout, l'aéroport périphérique a également suscité le renouvellement de l'hypercentre, à travers la création de nouveaux *polders*, et la réalisation d'une aérogare métropolitaine qui est aujourd'hui l'un des épicentres de la cité. Elle fait partie d'un vaste complexe urbain, l'*International Finance Center*, qui accueille une station d'enregistrement des bagages et des passagers, l'interconnexion entre plusieurs lignes de métro, un immense centre commercial de luxe, deux tours de bureaux (dont la plus haute de l'île), deux hôtels, un auditorium, un espace de promenade sur les quais,..., le tout agrégé dans un unique bloc architectural, dont les dimensions étaient jusqu'ici inconnues sur l'île. Des villes nouvelles ont également été créées sur le parcours du cordon ombilical qui relie l'aéroport à l'île de Hong Kong. Et, désormais, la création d'un pont long de 40 kilomètres, reliant l'aéroport à Zhuhai en Chine continentale, place l'aéroport comme l'une des fortes centralités principales de la région du Delta de la Rivière des Perles, future *Megalopolis* de la Chine du Sud.⁴⁰⁸ Conçue comme précurseur du développement métropolitain, l'infrastructure a initié une métamorphose de la géographie naturelle et urbaine de l'archipel. [Ill.7.6]

De plus en plus, les projets aéroportuaires modifient les situations et les échelles, au-delà de leur périmètre physique. La situation de l'aéroport n'est plus extra-urbaine, lorsque la ville pensait encore avoir des limites, ni méta-urbaine, lorsque la ville voulait se dépasser, en agrandissant son périmètre. C'est désormais l'aéroport qui initie une reconversion de la métropole, de ses échelles, de son fonctionnement, de ses formes, en même temps qu'il capte tous les battements du cœur mondial.

⁴⁰⁸ Koolhaas (Rem), « Pearl River Delta, Harvard Project on the city » in *Mutations*, op. cit., pp280-337

VII.2- L'inversion des valeurs

Depuis une quinzaine d'années environ, on note par ailleurs une profusion des textes qui prennent l'aéroport non pas comme simple objet de description ou de projection, mais aussi comme terrain d'observation. Un certain nombre de théoriciens du fait urbain s'attachent de plus en plus à analyser ces lieux comme expériences non pas seulement projectuelles, mais « vivantes ». Cette mutation du regard s'accompagne parfois d'un « rétrécissement » de l'histoire, certains considérant que la question de l'aéroport comme enjeu d'intérêt urbain n'est posée que maintenant.⁴⁰⁹ « Non-lieu », « ville générique », « espace des flux », l'aéroport est devenu un objet en soi que l'on extériorise comme phénomène quasi-naturel, d'autant plus que sa maîtrise semble impossible. Objet futuriste, il est devenu un *sujet* futuriste.⁴¹⁰

L'observation du sujet aéroport

Dans cette mise en abyme, l'aéroport ne figure plus seulement un terrain de projection de la ville contemporaine, mais aussi, de plus en plus, une référence critique. L'aéroport est devenu le terrain idéal, voire emblématique, pour argumenter un certain nombre de théories sur la ville dans son ensemble. Ville « surmoderne » (Augé) ou « supermoderne » (Ibelings), ville « générique » (Koolhaas) ou ville « des flux » (Castells) ou encore « Edge city » (Garreau), ces auteurs parmi d'autres conceptualisent et globalisent la ville à travers l'aéroport, à la fois preuve et anticipation des mutations qui s'annoncent pour l'avenir urbain.⁴¹¹

La désincarnation du lieu que suggère Marc Augé lorsqu'il qualifie l'aéroport de « non-lieu », est une représentation connue et discutée, comme l'attestent d'une part le succès de ses analyses, d'autre part les théories alternatives qui discutent ces notions. Toutes ont en commun de considérer l'aéroport comme phénomène urbain spontané, et de là, sujet passionnant d'observation pour les questions de la ville contemporaine. Critique d'architecture néerlandais, Hans Ibelings consacre dans ses ouvrages, de longs développements à la question des aéroports : « Les aéroports sont aux années 1990 ce que les musées étaient aux années 1980 : terrain de convergence de nombreuses thématiques contemporaines, ils sont le lieu d'une foule de développements intéressants et font donc l'objet de beaucoup d'attention. »⁴¹² Dans son ouvrage *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, Ibelings cite très rarement les auteurs de ces réalisations, contribuant par là même à cette désincarnation du lieu. En revanche, il mentionne

⁴⁰⁹ Rem Koolhaas indique pour sa part que l'architecture des aéroports était neutre jusqu'à tout récemment, où elle a commencé à marquer sa différenciation. Koolhaas (Rem), « La ville générique », in *Mutations*, op.cit., pp726-727

⁴¹⁰ Augé (Marc), *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, op.cit. ; Ibelings (Hans), *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, op.cit. ; Castells (Manuel), *La société en réseau*, op.cit. ; Koolhaas (Rem), *Mutations*, op.cit.

⁴¹¹ Garreau (Joël), *Edge city, Life on the New Frontier*, Anchor Books, 1992; Spiegler (Marc), « Planes of existence », *Métropolis*, Numéro, juillet-Août 1997, p35

⁴¹² Ibelings (Hans), *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, op.cit., p78

abondamment ceux qui s'intéressent à l'aéroport comme objet d'enquête. « Réaction en chaîne », « émergence », « étrange », « phénomène », le vocabulaire servant à décrire ce nouveau « terrain d'étude pour la sociologie », comme l'appelle Ibelings, modifie le prisme de l'imaginaire urbain. Ce n'est plus la ville comme entité, qui nourrit la conception de l'aéroport, pris comme terrain circonscrit et maîtrisé d'expérimentation. Désormais l'aéroport devient terrain d'observation, susceptible d'éclairer de nouvelles questions urbaines. L'extériorisation du sujet aéroport comme phénomène quasi naturel, opère ainsi une inversion des rôles respectifs de l'aéroport et de la ville.⁴¹³

La fascination pour la ville du réel

C'est comme reflet de soi que Norman Foster observe l'aéroport, le considérant plus fidèle au réel que la ville d'accostage. « Tout établissement humain est un organisme. Mais celui-ci [l'aéroport] est un monstre de science-fiction, [...]. IL n'est jamais satisfait. En ce sens, il est à notre image et celle de notre civilisation.»⁴¹⁴ De son côté, l'écrivain JG Ballard adresse un « hymne » à l'aéroport. Selon lui, l'aéroport serait le seul endroit de communion complète avec le monde « glocal ». L'aéroport incarnerait l'essence de la contemporanéité, y compris dans ses dimensions urbaines, en reflétant la ville du réel (« the true city ») :

« Je pense que l'aéroport sera la véritable ville du XXIème siècle. Les grands aéroports sont déjà les banlieues d'une capitale mondiale invisible, une métropole virtuelle dont les faubourgs se nomment Heathrow, Kennedy, CDG, Nagoya, une ville centripète dont la population circulera pour toujours autour de son centre imaginaire sans nécessiter d'y avoir accès. [...] Les boulevards au sein des terminaux sont les ramblas et agoras du futur, des zones en dehors du temps où sont affichées toutes les horloges du monde, un atlas de provenances et de destinations perpétuellement actualisé, où nous devenons pour un bref moment de véritables citoyens du monde. »⁴¹⁵

Plus nuancé que Ballard, Deyan Sudjic n'en considère pas moins à son tour, l'aéroport comme le lieu emblématique de la ville contemporaine: « Le caractère éphémère de l'aéroport traduit l'essence de l'urbanisme contemporain dans un

⁴¹³ Ibid, p80

⁴¹⁴ "Every human settlement is an organism. But this one [...] is a monster out of science fiction, [...]. It can never get enough. In this respect it is the image of us, and of our civilization." Foster (Norman), "Reinventing the airport", in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, op. cit., p235

⁴¹⁵ « I suspect that the airport will be the true city of the next century. The great airports are already suburbs of an invisible world capital, a virtual metropolis whose faubourgs are named Heathrow, Kennedy, CDG, Nagoya, a centripetal city whose population forever circle its notional centre, and will never need to gain access to its dark heart [...]The modern airport defuses these tensions, and offers its passengers the pleasures and social reassurance of the boarding lounge. Its instantly summoned village life span is long enough to calm us, and short enough not to be a burden. The concourses are the ramblas and agoras of the future city, time-freeze zones where all the clocks of the world are displayed, an atlas of arrivals and destinations forever updating itself, where briefly we become true world citizens. Air travel may well be the most important civic duty that we discharge today, erasing class and national distinctions and subsuming them within the unitary global culture of the departure lounge." Ballard (JG), "The Ultimate Departure Lounge", in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, op. cit., p254

sens réel comme métaphorique. »⁴¹⁶ Le processus de mutation des aéroports en particulier est symptomatique de leur appartenance au monde urbain: « Stimulés par les changements technologiques et sociaux, les aéroports mondiaux les plus remarquables ont été des sites en reconstruction permanente depuis qu'ils ont été ouverts. C'est là la condition de toutes les villes dynamiques. »⁴¹⁷ De même que Ballard, Sudjic adopte une vision décentrée de l'aéroport comme nouvel espace public, plus central et plus réel que ce que les villes essaient de réaliser autour des projets dits de « centre ville » :

« Quelques aéroports, notamment Heathrow, Francfort et CDG, ont réussi presque par accident, à gagner d'authentiques qualités urbaines que les pièges à touristes fabriqués de toute pièce, comme Covent Garden à Londres, Les Halles à Paris ou South Street Seaport à New York, n'auront jamais. [...] Si Heathrow ne ressemble en rien à une ville traditionnelle, bien qu'il ait comme elle ses espaces publics et privés, ses usines, ses logements, ses réseaux de bus et de métro, ses pauvres et ses riches, il fonctionne comme une ville. »⁴¹⁸

Pour ces auteurs, l'aéroport est un objet stimulant susceptible de renouveler la réflexion urbaine. Les discours témoignent d'une certaine emphase, parfois proche de la fascination. Pour d'autres, l'objet aéroportuaire constitue une figure critique qui éclaire les théories sur la ville contemporaine. On trouve dans cette catégorie d'« analystes », les empathiques et les détracteurs. Les premiers acceptent et composent avec la réalité comme manifestation de tendances socioéconomiques, qu'ils jugent sans doute inéluctables. Les seconds au contraire, la dénoncent comme une déviation du cours de l'histoire, sans toutefois poser une alternative susceptible de composer avec l'accélération que connaissent nos sociétés contemporaines. Du côté des premiers, Rem Koolhaas extrapole ce que nos auteurs précédents esquissaient pas à pas. Selon lui, la notion d'identité, dont certains de ses contemporains déplorent la perte, est un « mirage hypertrophié » relevant bien plus de l'utopie que du réel.⁴¹⁹ Pour l'architecte, l'épisode actuel révèle un nouveau basculement, au cours duquel l'aéroport s'affirme désormais en tant que représentation unique et exclusive de la ville d'accostage. Ce détachement s'accompagne par ailleurs d'un processus croissant de différenciation, que reflète par exemple l'univers *glocal* du commerce dans les aéroports contemporains :

« Et si cette homogénéisation apparemment fortuite (et habituellement déplorée) venait d'une intention, de l'abandon délibéré de la différence au profit de la similarité ? Peut-être assistons-nous à un mouvement de libération mondial : « A bas le singulier ! » Et que reste-t-il, une fois éliminée l'identité ? Le générique ? [...] Investis de cette dimension conceptuelle, les aéroports deviennent des signes

⁴¹⁶ “The transience of the airport embodies contemporary urbanism in a real, as well as a metaphorical sense.” Sudjic (Deyan), “The airport as a city square”, in Sudjic (Deyan), *The 100 mile city*, op. cit., p145; Lire également Sudjic (Deyan), “The airport as city”, in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, op. cit., p207.

⁴¹⁷ “Driven by technological and social change, the world’s successful airports have been permanent building sites since they were first opened. In fact, this is the condition of all dynamic cities.” Sudjic (Deyan), *The 100 Mile city*, op. cit., p149

⁴¹⁸ « A few, notably Heathrow, Frankfurt, and Paris’s CDG, have managed entirely by accident to take on authentically urban qualities that self-consciously fabricated tourist traps such as Covent garden in London, Les Halles in Paris or South Street Seaport in New York, will never have [...]. Heathrow on the other hand looks nothing like a traditional city, though it has its public and private spaces, its factories, its housing, its bus routes and subway stations, its rich and poor. But it does function like one.”, Sudjic (Deyan), “The airport as city”, in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, p207

⁴¹⁹ « Concevoir l'identité comme cette forme de partage du passé est une attitude vouée à l'échec. » Koolhaas (Rem), « La ville générique », in *Mutations*, op.cit., p722

emblématiques qui s'impriment dans l'inconscient collectif mondial, moyennant de sauvages manipulations de forces d'attraction autres qu'aéronautiques : boutiques hors taxes, aménagement spectaculaire de l'espace, fréquence et fiabilité des liaisons avec d'autres aéroports. En termes d'iconographie et de performance, l'aéroport est un condensé à la fois d'hyperlocal et d'hypermondial : hypermondial parce qu'il propose des marchandises qui en se trouvent pas même en ville, hyperlocal parce qu'on s'y procure des produits qui n'existent pas ailleurs. »⁴²⁰

Conçu comme instrument de la différenciation urbaine, l'aéroport de Koolhaas, s'oppose et rejoint à la fois le discours de l'anthropologue Marc Augé, qui prend appui sur l'aéroport pour éclairer son concept de « non-lieu » et étayer sa théorie sur la ville contemporaine.⁴²¹ Ainsi commence-t-il l'un de ses opuscules les plus diffusés, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, par le récit d'un parcours vers Roissy, symbolique à ses yeux du mode de vie desincarné qui caractériserait nos sociétés contemporaines.⁴²² Deux ans plus tard, au moment où Koolhaas publie son texte sur la ville générique, il revient à nouveau sur la question de l'identité, ciblant ce qu'il appelle les « ceintures d'irréalité », et les opposant à « la réalité du terroir » :

« Il est bien certain que c'est aujourd'hui dans les espaces les plus dépersonnalisés (un aéroport, un supermarché, une autoroute, un grand hôtel d'une chaîne internationale), que le voyageur venu de loin dans un pays qu'il ne connaît pas peut se sentir le moins dépaycé. Il n'y est pas chez lui, mais il n'y est pas non plus chez les autres. L'irréalité dont parle Handke (*Libération* Août 1991) s'oppose à la réalité du terroir, à la particularité du lieu et il est clair que les « ceintures d'irréalité » (ou « non-lieux ») sont plus massivement présentes dans l'environnement urbain. »⁴²³

La ville « aéroportuarisée » ou l'aéroport urbanisé ?

Qu'elle soit critique ou empathique, cette affinité pour l'aéroport comme phénomène urbain, témoigne d'un sentiment schizophrène de fascination et d'effroi. Antoine Picon qualifie cette schizophrénie comme le « désir d'une puissance démultipliée et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie, [en même temps que l'] effroi devant la dénaturation de l'homme impliquée par les modalités de réalisation de ce désir. »⁴²⁴ Plus encore, ces représentations duales semblent agir sur les mutations aéroportuaires elles-mêmes. D'une part, face aux discours sur le caractère extra-urbain de l'aéroport, des tentatives de « civilisation » sont engagées. L'appropriation de signes identitaires, la création d'architectures emblématiques, ou encore la patrimonialisation de l'héritage, en témoignent. D'autre part, l'image véhiculée par l'aéroport, d'une nouveauté et d'une efficacité perpétuelles, exerce une influence au-delà de ses limites, conduisant parfois à des phénomènes d'« aéroportuarisation » de la ville.

⁴²⁰ Ibid, pp722, 726, 727

⁴²¹ « Les non-lieux seraient les espaces contemporains où se traduit cette surmodernité et où ne peuvent se lire ni identité, ni relation, ni histoire. Ce sont les espaces de la circulation, de la communication ou de la consommation, dans lesquels les solitudes coexistent sans créer de lien social ni même d'émotion sociale : il est impossible de faire l'analyse d'une salle d'attente de Roissy Charles de Gaulle en termes durkheimiens. » Augé (Marc), *Fictions fin de siècle*, 2000, p124

⁴²² Augé (Marc), *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, op. cit., pp7-13

⁴²³ Augé (Marc), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Champs Flammarion, Aubier, 1994, p164

⁴²⁴ Picon (Antoine), *La ville, territoire des cyborgs*, op. cit., pp12-13

De ce point de vue, l'aéroport opère comme catalyseur urbain, non seulement dans le champ de la stratégie métropolitaine, mais également dans celui de l'image urbaine, au sens de la représentation esthétique. Prenant à nouveau l'une de ses cibles favorites, Augé parle d' « esthétique d'aéroport », qu'il extrapole aux non-lieux : « Rem Koolhaas a pu écrire que les villes 'génériques' ressemblaient à leurs aéroports ; c'est par les gares, aujourd'hui mais aussi par les hypermarchés et les cinémas, que les villes historiques commencent à devenir génériques et donc interchangeable. »⁴²⁵ Augé a semble-t-il omis de dire que la ville générique telle que la conçoit Koolhaas, est également faite de dissociations, qui se définissent non plus *a priori* mais *a posteriori*. La ville se construit aujourd'hui par hybridation de programmes semblables et d'une dimension locale, dont certes les acceptions peuvent être subjectives. La question du « génie du lieu » n'est ainsi nullement évacuée par l'architecte, mais celui-ci la pose à partir de la question du programme et non de la géographie. Si l'un et l'autre se rejoignent en apparence, sur ce qu'Ibelings nomme la « neutralité » de l'architecture, ce dernier, comme Koolhaas, n'en a pas la même acception, considérant que :

« La neutralité de l'architecture contemporaine n'est [...] pas purement de l'ordre de la négation. [...]. Il se pourrait qu'une architecture qui ne renvoie à rien hors d'elle-même et qui ne fait pas appel à des capacités intellectuelles privilégie automatiquement l'expérience immédiate et sensorielle de l'espace, des matériaux et de la lumière. [...] Cette quête de sensations extrêmes se manifeste non seulement dans la froide transparence et l'aspect lisse des bâtiments en verre, mais également dans la massivité tactile des volumes sculpturaux.»⁴²⁶

Architecte de plusieurs aéroports, l'américain Terry Farrell défend l'idée selon laquelle la desserte des grands aéroports par des systèmes de transport rapides, permet aux terminaux excentrés de devenir des bâtiments de type urbain, et de quitter peu à peu « leur statut de ville à part ». Réalisant l'autre aérogare de centre ville à Kowloon, le « centre » historique de l'archipel Hong-Kongais, l'architecte aspire à réintégrer l'aéroport dans la ville. Il indique vouloir « urbaniser l'aéroport ». ⁴²⁷ Le projet de la gare consiste à créer le noyau d'un « Super-Kowloon », comme il l'appelle : 1 million de m² construits sur des terres récupérées sur la mer, une série de gratte-ciels défiant le skyline de l'île de Victoria, qui lui fait face. Dans la gare, la vie urbaine entre en contact avec l'animation des voyages internationaux. Le plan de la gare, avec ses différents niveaux et volumes reliés les uns aux autres, dicte le plan de la ville située au-dessus en superstructure.[III.7.7]

Les métropoles connaissent pour la plupart ce processus généralisé, qui consiste à mettre en continuité l'aéroport avec la ville, par des moyens de transport ultra-rapides ou par des clones en centre ville comportant tous les attributs de l'aéroport, exceptés les avions eux-mêmes - l'image sans la fonction -. Ainsi les trois partenaires du projet de liaison Charles de Gaulle Express (dit CDG Express), Se sont-ils associés pour publier un « manifeste » dans lequel ils proclament que :

⁴²⁵ Augé (Marc), « Non-lieux et espace public », op. cit., p11

⁴²⁶ Ibelings (Hans), *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, op.cit., p94

⁴²⁷ « La ville en marche », in Powell (Kenneth), *La ville de demain*, op. cit., pp156-157

« 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. ».⁴²⁸

Mais, dans ce dialogue ininterrompu de la ville et de son aéroport, plus que l'« urbanisation » de l'aéroport, n'est ce pas plutôt l'aéroport qui désormais modifie l'image urbaine, par un effet d'hybridation et de diffusion, ce dont témoigne la « métamorphose aérienne » de l'archipel de Hong Kong ? D'une certaine façon, cette dynamique fait pendant au mouvement, tout aussi généralisé, qui consiste à prétendre vouloir donner un supplément d'âme à l'aéroport, en offrant l'image d'une « urbanité » policée, destinée à effacer l'image d'un objet par trop technologique, qui échappe à l'intelligibilité humaine.⁴²⁹ Là aussi, les tentatives pour « civiliser » l'aéroport, dont témoignent les campagnes de communication pour les aéroports et compagnies aériennes, introduisent une nouvelle confusion. Le nouveau centre commercial de luxe du dernier « satellite » inauguré en juin 2007, a été baptisé par Aéroports de Paris la « galerie parisienne ». La vente dans l'aéroport de produits que l'on ne trouve que dans la ville d'accostage, l'organisation d'expositions, de défilés de mode ou le tournage de clips musicaux, reflètent également une infiltration d'un certain nombre de « signes urbains » consommables et idéalisés : luxe, art, expositions, glamour,⁴³⁰ [Ill.7.8]

Ces signes urbains importés dans l'aéroport procèdent-ils de la ville comme réel ou d'une image lisse et policée ? Tout ceci ne serait-il qu'illusion ? Dans ce cas, un désenchantement serait encore à prévoir, comme l'illustrent d'ailleurs les changements permanents que l'on observe dans le monde sans limites des aéroports. Il y a fort à parier que le nom de « galerie parisienne » sera vite obsolète, que les différents signes urbains devront céder la place à d'autres. C'est même la condition de leur émergence. La figure de la vitrine urbaine se réinvite dans le concert de plus en plus brouillé des représentations aéroportuaires, conduisant les témoins de ce dépassement perpétuel à résumer l'irrésumable : l'aéroport est devenu « une ville en soi ». Sur des sites qui se construisent sur la durée, l'inévitable stratification de ces nouvelles représentations ajoute sans doute encore au brouillage des représentations. S'ajoutent ainsi les deux figures qui semblent émerger de l'analyse qui précède. En premier lieu, la naturalisation du phénomène cristallise son caractère étrange et étranger, échappant à la conceptualisation humaine. L'identification pour de nombreux théoriciens, de

⁴²⁸ « CDG Express garantit Paris-Roissy en 15 minutes », ADP, RFF, SNCF, 2004, p8, Source Archives Aéroports de Paris

⁴²⁹ Les grands projets de CDG express à Paris, Vienne,...., participent de cette volonté de mettre l'aéroport à 10 minutes du centre ville.

⁴³⁰ La communication mise en avant par Aéroports de Paris par exemple, pour lancer son ouverture au capital, avait pris le parti de souligner cet aspect, en tentant de ramener l'univers de l'aéroport à des références urbaines, qu'il s'agisse des monuments parisiens (Tour Eiffel), des maquettes et plans figurant un aménagement pensé dans la continuité de celle de Paris, ou des commerces de luxe. Cf Campagne de publicité pour la privatisation d'Aéroports de Paris.

Le dernier satellite inauguré récemment par Aéroports de Paris, a été baptisé 'Galerie Parisienne', en référence sans doute à ses milliers de m2 de commerces, sensés abonder les recettes de l'entreprises, et mis en avant comme univers « chaleureux, confortable, destiné à rassurer le passager ». Des couleurs « orange, rouge, rose », des « jeux pour petits et grands (play station), des espaces 'cocoon' »,...., sont prévus pour plonger le passager perçu comme angoissé par les infirmières et infirmiers de l'aéroport, dans un monde qui aurait toutes les « couleurs du pain ». Voir présentation du concept, sur le site internet d'Aéroports de Paris www.aeroportsdeparis.fr. Des manifestations à grand retentissement ont par ailleurs eu lieu dans les murs de l'aéroport. Des défilés de mode sont organisés sur la plateforme, des clips y sont tournés. Tournage du clip de U2 en 2000, dans le terminal 2F ; « Premier défilé de mode en aéroport », Communiqué de presse d'ADP, 1^{er} Septembre 2005, Source site Web Aéroports de Paris

l'aéroport au réel de la ville émergente le maintient plus que jamais dans le débat urbain, inversant les rôles que l'aéroport entretient par rapport à la ville, l'aéroport figurant la référence réelle de la ville en devenir. En second lieu, les deux versants de l'aéroportuarisation de la ville et de l'urbanisation de l'aéroport introduisent une confusion, réduisant la distinction que l'on pouvait établir de l'un à l'autre, et attestant *in fine* de la réussite des processus d'hybridation, d'infiltration et de systématisation dont témoignait l'imaginaire de l'entre deux guerres.

VII.3- L' « artialisation » de l'aéroport

Anticipant l'histoire, l'aéroport y est également entré. Récompense d'un siècle d'innovations, il figure comme l'un des patrimoines remarquables du XXème siècle, l'introduction de cette nouvelle dimension soulevant des questions ardues, susceptibles de renouveler à leur tour l'imaginaire de la ville aérienne. Que vaut en effet le terme de patrimoine pour des lieux, des bâtiments, dont les concepts s'étaient précisément définis par rapport au futur et, *a priori*, hors d'une histoire urbaine telle que nous avons l'habitude de nous la représenter ? De plus en plus nombreux sont les aéroports qui font l'objet d'une campagne de préservation architecturale. Des « pièces », jugées uniques et remarquables, sont classées, parfois des aéroports tout entiers. La question patrimoniale fait souvent l'objet d'âpres bagarres, opposant les exploitants des aéroports, tournés vers un futur de la table rase, et les préservationnistes, défenseurs des traces d'une histoire du futur. En parallèle, un nombre de plus en plus important de publications ou d'informations visant à établir une histoire narrative et totalisante des aéroports, souvent plus hagiographique que critique d'ailleurs, considère l'aéroport comme l'objet d'une méta-histoire.

Un nouvel emblème urbain

Les aéroports des années 30 font ainsi l'objet, depuis plusieurs années, d'un regain d'intérêt particulièrement notable. Un projet « L'Europe de l'Air » s'est créé en 1999 à l'initiative de la Commission Européenne, et a organisé plusieurs manifestations internationales, destinées à promouvoir ce patrimoine.⁴³¹ Depuis plus d'une dizaine d'années, des bâtiments aéroportuaires ont été classés monuments historiques. A New York par exemple, le terminal maritime de l'aéroport de LaGuardia et le terminal TWA de l'aéroport JFK, ont fait l'objet d'une inscription comme *National Landmark*⁴³². Les situations sont très

⁴³¹ De ces manifestations, sont nés deux ouvrages collectifs : Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, op.cit., et Smith (P) et Toulhier (B), eds, *Berlin-Tempelhof, Liverpool-Specke, Paris-Le Bourget, Airport Architecture of the 30s*, Paris Editions du Patrimoine, 2000

⁴³² Créé en 1965, suite à la destruction de la Pennsylvania Station le 28 octobre 1963, la New York City Landmarks Preservation Commission, crée un label *National Landmark*, destiné à protéger les éléments remarquables de la ville. Ce label n'impose pas pour autant un entretien et une préservation, et n'empêche pas non plus une destruction relative. Le Marine Terminal de L'aéroport de LaGuardia a été classée en 1980, le Terminal TWA en 1994.

différentes, certains aéroports ayant fermé complètement ou partiellement, du fait de leurs situation ou de leur configuration, d'autres au contraire ayant poursuivi leur développement, les concepts et ouvrages d'hier devant être intégrés aux nouvelles perspectives. Ainsi l'aéroport de Croydon à Liverpool, a-t-il été fermé. Celui de La Guardia a poursuivi son développement, en déplaçant son trafic et ses installations en d'autres lieux de la plateforme. L'aéroport du Bourget a quant à lui réduit et transformé son trafic – limité au trafic d'affaires -, tout en élargissant ses activités à des champs périphériques. Encore actif, l'aéroport de Tempelhof se cherche aujourd'hui un avenir plus urbain. Pour ces aéroports pionniers, les projets se succèdent, révélant une aspiration commune à réintégrer les canons « nobles » de la ville, par l'intermédiaire de programmes emblématiques. A Berlin, un projet de parc urbain est projeté sur l'aéroport de Tempelhof. A Liverpool, l'aérogare de Croydon a été reconvertie en hôtel de luxe, pour la chaîne Hyatt. A Paris, l'aéroport du Bourget est pour partie dédié à des expositions, salon du Bourget bien sûr, mais aussi musée permanent de l'air et de l'espace. Programmes que Koolhaas pourrait classer dans sa ville générique.[Ill.7.9]

Les aéroports conçus dans les années 60 et 70 font également de plus en plus l'objet d'une profonde rénovation, due en partie à l'évolution très rapide des *process* aéroportuaires, ainsi qu'à l'usure d'un patrimoine très sollicité, nécessitant entretien et réhabilitation en profondeur. Dans ce contexte, des transformations structurelles sont envisagées, posant la question du maintien, de la transformation ou de la destruction de l'intégrité physique de certaines pièces des sites. Orly Sud, Roissy 1, ont fait ou font l'objet d'une rénovation profonde, associant, pour la seconde, les concepteurs initiaux. Le terminal TWA de l'aéroport JFK de New York divise au contraire les protagonistes en présence, les exploitants de l'aéroport s'opposant à des associations de préservation du patrimoine. Dans ces épisodes, une figure manifeste et connue, réapparaît : celle d'un nouvel emblème faisant la fierté de la ville. La reconversion des aéroports pour partie désaffectés, donne lieu à de nouveaux programmes, qui aspirent à réintégrer l'aéroport à la fois dans une certaine normalité, celle de la ville, et dans un caractère d'exception, celui du *flagship*. Quant aux aéroports dont la poursuite de l'activité est prévue, les pièces réhabilitées sont souvent brandies comme nouveaux monuments par les autorités aéroportuaires, donnant lieu à des manifestations spécifiques.

Le retour à l'origine

Cette reconnaissance de l'aéroport comme patrimoine historique reste cependant parcellaire, et suscite parfois de vives controverses, opposant l'usage au souvenir. Dans ce conflit, l'aéroport est tour à tour vu comme objet d'exploitation, destiné à répondre à sa fonction principale d'utilité et comme objet dont la personnalité est entière, incarnant une puissance mémorielle, que ne saurait détruire le diktat des « exigences du transport aérien ».

Le cas du terminal TWA est ainsi tout à fait emblématique de ces conflits aéroportuaires d'un nouvel ordre. Aérogare passagers créée en 1962 pour la

compagnie aérienne *Trans World Airlines*, ce terminal est devenu une icône mondiale, architecturale et culturelle. Pourtant et malgré cette affection que ne saurait remettre en cause l'engouement contemporain pour l'architecture et le design des années 50-60, le bâtiment s'est progressivement érodé dans sa matérialité. Face aux changements drastiques opérés dans le monde des aéroports, l'aérogare s'est délitée sous l'effet des interventions engagées par les exploitants, conduisant à fissurer légèrement le ciment qui avait créé l'œuvre.⁴³³ Aujourd'hui menacé de destruction ou d'altération, il est au cœur d'un conflit aigu, opposant les propriétaires exploitants de l'aéroport et le milieu de l'architecture New-Yorkais. D'ardents promoteurs, les institutions qui ont commandé, porté et réalisé ce projet il y a plus de quarante ans, en sont aujourd'hui les pourfendeurs, au nom de la nécessité d'adapter l'aéroport à l'évolution des conditions d'exercice du transport aérien. De son côté, la critique architecturale qui avait été loquace mais partagée lors de l'ouverture du bâtiment, est désormais unanime pour défendre l'œuvre. C'est en octobre 2001, à la suite de la faillite de la compagnie précipitée par les événements du 11 septembre, et de la fermeture du terminal, que s'est déclenchée une véritable crise, dont nous ne sommes vraisemblablement pas encore sortis. Un duel oppose en effet la *Port Authority*, soutenue par la toute jeune compagnie *JetBlue*, et quelques associations de préservation du patrimoine, dont la *Municipal Art Society de New York* et l'association internationale *DoCoMoMo*.⁴³⁴

Deux visions s'affrontent aujourd'hui. Celle de l'entrée dans l'ère du *Mégaterminal*, d'une part, qui suppose un renouvellement de *Terminal City*. Comme le résume de façon lyrique Mark Blacklock, auteur d'une monographie de l'aéroport, destinée à mettre en valeur les futurs projets : «A la fin du XXème siècle, un gigantesque programme de reconstruction s'engagera, destiné à être achevé en 2008, et conçu pour renouer avec le rêve d'un aéroport au service des passagers. *Terminal City* est morte : longue vie à la renaissance de JFK ». dans cette perspective que sera notamment réalisé le système de desserte interne par létro, *Air Train*, et engagé un vaste programme de renouvellement des aérogares.⁴³⁵ C'est Celle de la mémoire du rêve, d'autre part, que le *New York Times*, témoin impuissant de cet affrontement, traduit ainsi : « la plus grande nostalgie ne nous ramènera pas les beaux jours des atours de luxe du transport aérien (les grandes toilettes et les services en argent). Mais les voyageurs pourraient encore se délecter dans les fabuleux espaces de Saarinen. »⁴³⁶ Deux représentations du futur sont ici en présence, cristallisées par cet affrontement largement médiatisé sur la place de New York. Patrimoine ou utopie du futur, les deux figures de l'avenir suggéré sont sans doute à rapprocher comme mêmes symptômes de cette nouvelle mutation de l'imaginaire de la ville aérienne.[III.7.10]

⁴³³ Fischer (Thomas), "Landmarks : TWA Terminal", *Progressive Architecture*, Mai 1992, pp96-100

⁴³⁴ DOCOMOMO: International working party for documentation and conservation of building sites and neighbourhoods of modern movement.

⁴³⁵ « Towards the end of the 20th Century, work started on a massive rebuilding programme that is due to be finished by 2008 and is designed to recapture the dream of a passenger-friendly airport- Terminal City is dead ; long live the reborn JFK » Blacklock (Mark), *Recapturing the Dream, a design history of New York's JFK airport*, 2005, p4. Lire aussi "A 'New' Kennedy International Airport takes Wing", *The New York Times*, 26 Octobre 1997, p6; Dunlap

⁴³⁶ « No amount of nostalgia will bring back the days of dressing up for air travel and eating-in-flight meal with silverware. But travellers could still revel in Saarinen's soaring spaces" , "Unusual planning duel over Kennedy Terminal", *The New York Times*, 28 Novembre 2002, pB3

Entre ceux qui se réfugient dans la *romance* aérienne, comme nostalgie d'un paradis perdu, et ceux qui se projettent dans un renouvellement radical rédempteur, les deux positions antagoniques convergent en effet vers le même idéal d'un retour à l'origine. Nous l'avons vu, un certain discours tend à alerter sur la diffusion des « signes » aéroportuaires dans l'urbain. L'affaire TWA se situe ici à rebours de cette transition. Elle fait au contraire pénétrer le débat urbain dans l'univers aérien, sous des formes inédites, conférant au futur une valeur projective et régénératrice qui peut s'avérer féconde, à condition de bien saisir l'origine du récit.

Source d'imaginaire

L'aéroport a pénétré le monde sensible. Ce phénomène n'est pas nouveau, des épisodes témoignant de l'influence qu'a eue l'aérien sur la littérature ou l'art par exemple.⁴³⁷ Mais, de plus en plus, des événements se consacrent entièrement à la dimension créatrice de l'univers aérien, comme en témoignent nombre de manifestations qui s'inspirent de l'aéroport comme objet artistique ou littéraire par exemple. En 2004, l'exposition *Airworld* explore l'esthétique de l'âge d'or du *jetage*.⁴³⁸ La même année, une exposition ouvre à l'aéroport d'Idlewild, le temps d'une journée seulement. *Terminal 5*, cette exposition bien éphémère, a pris ses quartiers dans le terminal TWA, pour en faire un lieu d'exposition dont le thème est l'aéroport : « Le transport aérien, l'architecture moderne et l'art contemporain, partagent une certaine idée de la promesse perdue, mais représentent aussi le pouvoir de la volonté humaine », écrit la commissaire de l'exposition, Rachel K. Ward.⁴³⁹ Ici, l'aéroport devient à son tour source d'imaginaire pour la création artistique : détournement des panneaux d'information, tunnels, enseignes, l'exposition capte les attributs aéroportuaires pour les importer dans le monde artistique. Concepteur d'une installation pour cette manifestation, Dan Graham fait l'éloge du bâtiment en faisant référence à l'« espace sans fin » de Friedrich Kiesler, ou à *2001, L'Odyssée de l'espace* de Stanley Kubrick : « S'inscrivant dans la tradition de la grande architecture reprise par Frank Lloyd Wright, l'œuvre de Saarinen est à la fois cinématique et scénographique. En d'autres termes, l'expérience narrative est aussi importante que l'apparence extérieure. »⁴⁴⁰ Ces figures de l'aéroport comme source d'inspiration, nous montrent combien l'aéroport fait désormais partie de notre imaginaire culturel. Duale, cette représentation se confronte avec son autre versant, celle d'une nature sauvage, du

⁴³⁷ Lire à ce sujet les deux ouvrages de David Pascoe, qui analysent l'avion et l'aéroport en particulier, comme objets artistiques ou littéraires. Pascoe (David), *Airspaces*, Reaktion Books, London 2001; Pascoe (David), *Aircraft*, Reaktion Books, London 2003. Lire aussi l'ouvrage de Asendorf (Christof), *Flugzeug und Raumsrevolution*, op.cit., qui consacre une grande part de ses analyses à la captation de l'aérien par les artistes.

⁴³⁸ *Airworld, Design and architecture for air travel*, Catalogue, Vitra Design Museum, Hardcover, 2004, Site web: www.airworld.net

⁴³⁹ "Air travel, modern architecture and contemporary art share a certain sense of failed promise but also represent the potential of human will" Ward (Rachel K), *Terminal 5*, op.cit., p70

⁴⁴⁰ « Saarinen, like his finnish predecessor Alvar Aalto, definitely broke with the neo-classical formalism of late Modernism. Like much great architecture in the tradition of Frank Lloyd Wright, the work is cinematic/scenographic. In other words, the narrative of experience as you walk through the structure is as important as its exterior configuration" Graham (Dan), "Born Urbana, 1942", in Ward (Rachel K), *Terminal 5*, op.cit., p93

fait de son impermanence et de son instabilité. A la fois étranger et familier, l'aéroport est, pour reprendre le terme qu'Alain Roger a lui-même emprunté à Montaigne, « artialisé » par les manifestations et discours contemporains. Le regard façonné et transmis par l'imaginaire, est le lieu et le médium d'une métamorphose incessante.⁴⁴¹ [III.7.11]

Conclusion – Le paradigme de la mutation urbaine

Dans cette nouvelle phase, l'aéroport incarne et expérimente des questions urbaines saillantes. Celles de la mutation de l'urbain d'abord. Catalyseur de projets qui dépassent largement ses limites, l'aéroport initie et participe d'un processus d'échelle plus large, associant la ville, son territoire et la région. Toutes les nouvelles réalisations asiatiques s'inscrivent dans cette figure de l'aéroport métropole : le *process* de construction évolutive endogène s'est élargi à un processus de renouvellement systémique exogène.

C'est ensuite le rapport à la technique qui évolue. Après le mur rideau de Jean Prouvé, ou les *travelators* de Roissy, d'immenses voûtes de béton se déploient, des structures de verre s'édifient, des chantiers titanesques remuent mer et terre, pour construire des îles vues du ciel. De *domesticatrice*, la technologie mise en œuvre dans l'univers aéroportuaire semble désormais vouloir dialoguer avec elle, capable, comme le dit Kisho Kurokawa, de rétablir le lien symbiotique du milieu habité avec les éléments et phénomènes naturels.

Devenu l'un des terrains privilégiés d'observation par les théoriciens de la ville qui, dans leurs ouvrages critiques, lui consacrent de longs développements sur le sujet, l'aéroport est théorisé comme phénomène quasi-naturel qui semble échapper à la maîtrise de l'homme. Les textes semblent d'ailleurs ignorer les auteurs et acteurs de ces lieux, comme si ceux-là même étaient dépassés par leur propre production, comme si celle-ci ne relevait plus de la maîtrise d'un seul groupe, ni même d'un seul système. En parallèle des discours globalisateurs, l'aéroport intéresse enfin de plus en plus comme patrimoine du futur. Au-delà du patrimoine matériel, c'est aussi la dimension plus immatérielle de la mémoire aérienne et aéroportuaire, qui conduit progressivement à la constitution d'une communauté d'intérêt artistique et historique par exemple.⁴⁴²

Les représentations qu'énoncent les discours contemporains convergent vers une même figure, à la fois additionnant les primats précédents, et faisant apparaître une septième face, qui à la fois tente de rendre lisible ce brouillage critique de représentations, et ajoute une nouvelle voix au concert qui se joue. La figure qui se dessine, située à nouveau l'aéroport dans un système de relations intimes avec l'urbain, comme nature, à la fois étrangère et familière, organique et « artialisée ».

⁴⁴¹ Roger (Alain), *Court traité du paysage*, Gallimard, 2003, p16

⁴⁴² Journée d'études « Histoire de l'aéronautique, XVIIIe-XXe siècles, Nouvelles problématiques, approche transversale et longue durée », organisée par Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger le 13 Juin 2007 à la Cité des Sciences et de l'Industrie, La Villette.

Il est toutefois difficile de conclure sur la période contemporaine, le risque d'erreur persistant lorsque la prise de recul est si faible. Cependant, les perspectives relatées dans la presse confirment cette aspiration à naturaliser l'aéroport qui s'inscrit aujourd'hui dans le vaste mouvement de prise de conscience des enjeux environnementaux planétaires. Ainsi, parallèlement aux critiques de plus en plus nombreuses d'un univers inmaîtrisable, chaos semblant échapper à l'homme⁴⁴³, des concepteurs imaginent-ils l'univers aérien du futur, pacifié avec la nature. Le designer Jean-Marie Massaud invente un dirigeable hôtel, renouant avec le tourisme d'aventure et d'exploration.⁴⁴⁴ Les concepteurs aéronautiques américains et européens réfléchissent à des avions plus légers, l'aile volante, capable d'une moindre consommation, faisant écho aux dessins des années 30, figurant des modèles d'avions *streamline*. Des aéroports se dessinent comme lieux pastoraux, à l'instar de l'aéroport de Learmonth en Australie.⁴⁴⁵

[III.7.12]

⁴⁴³ « Pourquoi Roissy craque ? », *Le Monde*, 30 Juin 2007, p3

⁴⁴⁴ Sur le renouveau du dirigeable, lire « Le dirigeable revient dans l'air », *Le Monde*, Dim 22- lun 23 Avril 2007, p18.

⁴⁴⁵ Sur le nouvel aéroport de Learmonth en Australie, voir de Pearlmann (Hugh), *Airports*, op.cit., pp176-179

Conclusion Partie II

L'imaginaire comme palimpseste

Encore en devenir, le récit de la ville aérienne révèle la persistance d'un discours, qui se construit et se modifie au fil du mouvement de l'histoire urbaine et aérienne. Les premiers exploits des pionniers inspirent des représentations urbaines en grand nombre. La médiatisation de la conquête de l'air y contribue aussi, comme l'atteste le tournant de l'année « magique » de 1909. S'opère ici un changement de représentations dans l'imagerie urbaine, le rôle des véhicules aériens n'étant plus seulement de figuration, mais de structuration. L'entre-deux-guerres est progressivement témoin de l'émergence d'un imaginaire collectif. Dans ce large spectre d'images, la ville s'approprie la mobilité aérienne pour hybrider ses dispositifs, déplacer ses centralités, inventer de nouveaux systèmes urbains, en un mot, opérer une réforme de la ville. Du fait de la longue période de latence entre les premiers vols des frères Wright en 1903 et le développement stabilisé de l'aviation commerciale après la deuxième guerre mondiale, cet imaginaire de la ville aérienne va prospérer jusqu'à s'infiltrer dans les démarches professionnelles de planification territoriale et de conception urbaine.

C'est à l'occasion de la vague de réalisation des premiers grands aéroports internationaux dans les années 30, que se manifeste alors une nouvelle figure issue de la rencontre des deux univers. L'aéroport emblème urbain forme à la fois une nouvelle frontière de la ville et la condensation de ses références les plus symboliques. La deuxième guerre mondiale inaugure l'émergence de nouveaux pouvoirs urbains, avec la naissance des autorités aéroportuaires. Pour certaines, elles incarneront des pouvoirs indépendants de la gouvernance urbaine, inaugurant le déplacement littéral et métaphorique de l'aéroport hors la ville. La deuxième génération des aéroports internationaux réalisés dans les années 50, voit ensuite l'émergence d'aéroports vitrines, qui sont à la fois des cadres pour voir et des scènes pour exposer la ville du futur, transformant l'idée de réforme en celle de miroir, créant une confusion entre l'illusion et le réel. Les chocs pétroliers, l'ère des attentats et la montée des préoccupations environnementales dues à l'annonce programmée d'une congestion aérienne, mettent à mal cette image de l'aéroport. La conception se mobilise alors autour d'une nouvelle figure, celle du prototype, expérimentant les questions urbaines à venir. La période contemporaine peut également prêter à une lecture urbaine. D'une part, les aéroports deviennent des terrains d'observation, invectivés comme non-lieux, objets génériques, chaos en obsolescence, ..., que d'aucuns tentent en vain de pacifier. D'autre part, de nouveaux modèles renouvellent la dimension mémorielle et pastorale de la figure aérienne.

Cette lecture des discours témoigne de la consolidation progressive d'un socle de représentations et de pratiques spécifiques de la ville aérienne, par addition successive d'un certain nombre d'« énoncés ». Nous faisons ici référence à la

notion introduite par Michel Foucault dans *L'archéologie du savoir*.⁴⁴⁶ L'ensemble des images de la ville aérienne, que nous venons de parcourir, constitue en effet une « formation discursive », au sens que Michel Foucault a donné à cette notion. La lecture par accumulation et recoupement de textes et d'images, permet de saisir la façon dont émergent les énoncés, car ils ne sont pas nécessairement perceptibles au travers d'une lecture littérale des images, prises une à une. Dans leur mouvement permanent, les images dessinent un espace, une topologie. Une diagonale s'esquisse dans les interstices que l'on trouve entre les images, entre les phrases. Au fil de cette lecture, les énoncés mis à jour apparaissent. Ils sont plutôt rares, en regard de la prolifération de l'imaginaire. Mais ils sont réguliers, en ce sens que les formes qu'ils prennent sont différentes, mais traduisent des significations semblables et quasi-identiques entre elles. Les pics d'intensité identifiés attestent de cet effet de cumul, matérialisé par la profusion et l'occurrence des images et des textes, et de cet effet de rareté, à la fois source et conséquence du cumul.

Le récit que nous venons de parcourir montre par ailleurs, que l'énoncé n'est pas un système, ni une structure. Au contraire, l'énoncé est inséparable d'une variation inhérente par laquelle les représentations ne sont jamais dans un système, mais ne cessent de passer d'un système à l'autre. En ce sens, l'énoncé est transversal ou encore, selon Gilles Deleuze, « collatéral », un milieu de dispersion, une multiplicité caractérisée par des règles de passage, des vecteurs. C'est donc à la fois la profusion, la répétitivité et la dispersion des images, mais aussi l'existence de plusieurs systèmes différents de discours, qui révèlent l'énoncé.⁴⁴⁷ Enfin, ces énoncés successifs prolongent et renouvellent les dimensions constitutives des énoncés précédents. Car, en effet, l'imaginaire ne substitue pas, mais ajoute les images. Il semble même que les images, au fur et à mesure de leur diffusion et de leur réalisation, alimentent la production de nouvelles images, consolidant peu à peu l'imaginaire comme palimpseste de représentations.

La mise à jour du discours de la ville aérienne atteste des mécanismes selon lesquels s'opère la modification des représentations, sous l'influence de l'évolution des divers systèmes de représentations, urbaines et aériennes. C'est en effet dans l'hybridation des deux univers que se construit progressivement cet imaginaire. Captant les débats en cours, la technique aérienne révèle, légitime et transforme des dimensions spécifiques de la réflexion urbaine. Mais dans le même temps, elle se remodèle selon ces nouvelles images. Ainsi, ce n'est pas tant la conquête de l'air qui modifie les représentations urbaines, que, plutôt, ce dialogue entre deux univers en gestation, qui cristallise des mouvements latents, dont l'origine n'est pas uniquement aérienne. Cette ébullition est perceptible dans le fait que les figures énoncées naviguent sans arrêt dans un équilibre instable, qui voit par exemple l'aéroport s'inspirer sans arrêt des débats urbains, tout autant qu'il invente de nouveaux modèles.

Si le caractère proliférant de l'imaginaire de la ville aérienne peut s'expliquer à l'origine, d'une part par la période de latence importante qui sépare l'invention de l'aéroplane de la commercialisation du transport aérien, d'autre part par la symbolique de conquête et de transcendance, que véhicule le vol aérien, sa

⁴⁴⁶ Foucault (Michel), *L'archéologie du savoir*, op.cit.

⁴⁴⁷ Ibid, pp103-174, et Deleuze (Gilles), *Foucault*, op. cit., pp11-30.

poursuite ne peut cependant s'expliquer par ces seules raisons. Malgré les impasses et échecs rencontrés, l'imaginaire s'est maintenu, transformé voire amplifié, témoignant d'une vitalité qui n'a jamais démerité. La persistance de ce jeu de fascination et de rejet peut s'expliquer par le fait que les aéroports, en se construisant comme fiction par rapport à la ville, ont figé l'idéal dans le réel. En donnant matière à expérimentation et discussion, ils ont réactivé à nouveau la « machine » à imaginer. Il est à cet égard singulier de constater que, si l'aéroport figure aujourd'hui l'emblème des non-lieux ou de la ville générique, c'est aussi, paradoxalement, en réaction à cet imaginaire florissant qui y a projeté tous ses désirs d'alternative. Projetée comme spectacle du futur, la réalité de l'utopie offre aujourd'hui le flanc à la critique. Finalement, cette coexistence d'anticipations et de projets successifs, saisis au fil des opportunités et remplis de contradictions, cristallise un système complexe de représentations qui tend à remplacer nos modèles explicatifs didactiques. Nos projections ne portent plus sur les phénomènes eux-mêmes, mais sur les multiples représentations que les acteurs concernés ont construites.⁴⁴⁸

⁴⁴⁸ Noblet (Jocelyn), « Le futur n'est plus ce qu'il était », in Corn (Joseph), ed, « Rêves de futur », *Culture Technique*, op.cit., pp8-13

PARTIE III

L'IMAGINAIRE, SCENARIO DU REEL

Introduction Partie III

Le récit de l'imaginaire a montré quelles sont les figures de passage selon lesquelles la ville aérienne s'est définie par rapport à la ville. Narration, réforme, emblème, alternative, vitrine, prototype, mutation : ces différentes « fictions » se succèdent et s'additionnent en même temps, au fil de l'histoire des projets et des réalisations. Si le discours sur la ville aérienne converge vers quelques énoncés structurants, pour autant il ne se contente pas de répéter à l'identique quelques figures bien rôdées. L'imaginaire ne cesse de produire de nouvelles images, allant même jusqu'à retourner les représentations passées. Prenant appui sur de nouveaux moteurs, mais aussi sur les images qu'il produit lui-même, il s'inscrit ainsi dans le cours d'une histoire toujours renouvelée et jamais achevée.

Le récit de l'imaginaire a dessiné un certain nombre de convergences favorables à la prolifération de l'imaginaire. Crises, réflexions prospectives et expérimentations urbaines : la ville aérienne s'approprie en permanence l'actualité de la ville contemporaine, pour se définir et construire de nouvelles représentations. Exploits, commercialisation, arme de guerre, croissance aéroportuaire : cette autre réalité catalyse en permanence de nouveaux développements, motivant la relance et la transformation de l'imaginaire. Peu à peu, le récit de l'imaginaire peut être lu comme un récit « en creux » du réel. Ses transitions successives nous amènent à interroger la façon dont précisément l'imaginaire se construit par rapport au réel, et comment, à son tour, il agit sur le réel. C'est l'objet de cette troisième partie, d'interroger l'imaginaire comme « médiateur », et de déterminer selon quels mécanismes, l'imaginaire s'inspire et projette à nouveau le réel.

Comment se forme l'imaginaire ? Comment se renouvelle-t-il ? Pour comprendre le mouvement de l'imaginaire, nous étudierons en premier lieu la façon dont l'imaginaire capte les événements et les suspend comme images ou métaphores. Le chapitre 8 établira que des mécanismes particuliers de suspension ou de mise en abyme du réel, favorisent l'émergence de nouvelles représentations, ainsi que leurs mutations. Cette relation permanente au réel qui catalyse et dirige la formation de l'imaginaire, est d'autant plus complexe qu'elle associe des processus de nature utopique et idéologique, conduisant à de lentes et permanentes déformations des sources d'inspiration initiales.

Comment se projettent les villes aériennes ? Comment ces vecteurs agissent-ils sur nos représentations ? Le chapitre 9 interrogera les modes de projection de l'imaginaire. Le repérage d'un certain nombre d'indices issus du panorama des villes aériennes, révèle plusieurs vecteurs spécifiques de l'imagination aérienne, et caractérise des schèmes spécifiques de conception des villes aériennes. La diffusion de ces modèles a, en retour, renouvelé nos représentations urbaines, conduisant à des modifications du regard esthétique.

Comment se différencie l'imaginaire localement ? Comment agit-il *a posteriori* sur les lieux de l'imaginaire ? Le chapitre 10 se consacrera enfin à l'historicité de l'imaginaire. L'imaginaire se construit par rapport à des lieux, et transforme à son tour, des espaces en lieux, détenant une fonction à la fois topologique et topique.⁴⁴⁹ Nous verrons que cette dimension locale et située de l'imaginaire, lui confère une fonction pratique déterminante dans les mutations des sites, notamment aéroportuaires.

⁴⁴⁹ De Certeau (Michel), *L'invention du quotidien, Tome I, Arts de Faire*, Gallimard, 1990, p189

CHAPITRE VIII

LE MOUVEMENT DE L'IMAGINAIRE

Résumé

Dans un premier temps, nous nous intéresserons à la formation de l'imaginaire. C'est aux sources du réel qu'il puise son inspiration, par l'intermédiaire de tout un ensemble de dispositifs amplificateurs. Un choc, suscité par un exploit, une nouveauté, ou une crise, peut suspendre les références et stimuler l'imaginaire. Spectaculaire, comme la dramatisation des événements ou la médiatisation des enjeux. Métaphorique, la référence aérienne étant riche d'évocation pour ceux qui aspirent à se projeter dans l'audace et réaliser l'impossible. Utopique ou idéologique, la mise en abyme du réel peut également agir sur la formation de l'imaginaire. Plus encore, en s'enchaînant dans une spirale associant ces différents vecteurs de transformation du réel, l'imaginaire se renouvelle selon un procès ininterrompu, qui produit en permanence de nouvelles représentations. Si les énoncés sont rares, les images semblent se reproduire en nombre infini, répétant, déformant les références précédentes, en créant d'inédites, et opérant progressivement des mutations de l'imaginaire.

Nous avons vu que l'imaginaire de la ville aérienne se transforme au fur et à mesure qu'évoluent les objets de référence et de projection, et que se dégagent d'autres pratiques qui n'avaient pas été imaginées à l'origine. De quels mécanismes procède ce mouvement de l'imagination, semble-t-il perpétuel et jamais suspendu ? Il nous semble que c'est dans l'espace de ces situations d'instabilité, que naissent des interactions fécondes à l'origine d'une cristallisation ou d'un renouvellement de l'imaginaire.

Avant de poursuivre sur les mécanismes de formation de l'imaginaire, arrêtons nous un moment sur la notion d'influence. Dans son ouvrage *Formes de l'intention*, Michael Baxandall évoque cette question de façon stimulante. En prenant appui sur la proposition « X a influencé Y », l'historien la reformule et en complexifie la relation, que la grammaire lui semblait avoir simplifiée : « On découvre alors des nuances autrement intéressantes : s'inspirer de, s'approprier, avoir recours à, s'adapter à, [...], accepter le défi de, se confronter à, réagir à, citer, se distinguer de, se comparer à, [...] », la liste est longue des formules qui restituent la motivation de Y par rapport à X, et réduisent le simple lien de cause à effet, que le terme d'influence semblait induire. En inversant le rapport de X à Y, Baxandall montre que celui qui semble être influencé n'est nullement passif. Bien au contraire, il agit sur les références qu'il choisit d'exhumer ou au contraire de négliger.⁴⁵⁰ Transposant cette analyse sur notre corpus, la lecture restituée dans les deux parties précédentes montre que les acteurs des villes aériennes n'agissent pas non plus passivement sous emprise, mais au contraire sélectionnent

⁴⁵⁰ Baxandall (Michael), *Formes de l'intention, Sur l'explication historique des tableaux*, ed Jacqueline Chambon, 1991, pp106- 111

activement les moteurs susceptibles d'alimenter, de condenser et de renouveler leurs perspectives.

VIII. 1- Aux sources du réel

Le récit de l'imaginaire de la ville aérienne a insisté sur les moments de saturation, à la fois parce qu'ils correspondaient à des pics significatifs de crise urbaine ou de progression aérienne, et parce que, dans le même temps, ils étaient révélateurs d'un changement de représentations de la ville aérienne. En fait, cette relation intrinsèque entre ces pics d'intensité, urbains et aériens, et la profusion d'un imaginaire, ne relève nullement du hasard ou de la coïncidence. Il y a bel et bien appropriation et hybridation entre le contexte réel et la formation de l'imaginaire.

La spectacularisation du réel

Un premier registre de médiations selon lesquelles s'opère ce dialogue, procède d'une forme de dramatisation de la rencontre entre les deux univers, aérien et urbain. C'est en effet grâce à des médiations spécifiques que le réel redouble son écho et suscite de nouvelles significations. Trois moments issus de notre récit illustreront cette hypothèse. Le premier correspond à « l'année magique » de 1909, au cours de laquelle nous avons vu que la conquête de l'air se révèle au monde. Ce n'est pas seulement la fascination qu'exercent les prouesses vues et admirées des hommes de l'air, qui explique les raisons de l'engouement pour l'inspiration aérienne. Si la conquête mécanique de l'air constitue un événement, c'est aussi parce qu'elle est mise en scène dans de gigantesques manifestations dont les villes sont des cadres et les médias de masse des caisses de résonance.

La spectacularisation du réel a un double effet. D'une part, elle réactive les rêves latents inscrits dans l'inconscient individuel, en les suspendant comme une *image* réalisée. D'autre part, elle suscite une émotion radicale, en créant autour de l'événement une adhésion collective, proche de la communion. Réalisé devant la masse comme témoin, le rêve provoque un basculement de la perception. Littéral, avec le renversement de l'objectif de Gimpel ou les promenades de Farr au dessus des toits de New York, métaphorique avec les renversements de valeurs opérés par les urbanistes visionnaires, qui vont prendre appui sur ces exploits pour renouveler un imaginaire urbain. Grâce à la vision aérienne, l'avant-garde New-Yorkaise retourne la perception urbaine, en offrant à voir la ville dans sa troisième dimension. A Paris, Hénard modifie sensiblement ses propositions. Non seulement l'aérien permet aux *Villes de l'Avenir* de cristalliser toutes les questions que Hénard a identifiées et proposées de résoudre ici et là, mais, en catalysant un certain nombre de modèles clés de la réflexion de Hénard, l'aérien devient la colonne vertébrale de son discours.

Anticipés par les auteurs de science-fiction, les progrès de la conquête de l'air cristallisent le discours de Hénard, rationalisant un dessin dont la cohérence n'était pas manifeste aux yeux de tous, clarifiant la direction ambitieuse dans

laquelle l'urbaniste s'est engagé. Ici, nous voyons que la ville imaginée par Hénard s'approprie le contexte urbain et les événements aériens, dans ce qu'ils ont de plus contemporain, d'une part les propositions les plus avant-gardistes, d'autre part les progrès techniques les plus récents. Mais elle s'inspire également des valeurs de la conquête de l'air, exemplifiées par la dimension spectaculaire de sa révélation. C'est donc par un choix particulier que Hénard va capter la réalité, pour promouvoir ses idées.

Le deuxième moment du récit qui retient notre attention, concerne la période qui voit éclore après-guerre les grands aéroports internationaux, et découvre des univers radicalement nouveaux. Lorsque Jacques Tati fait sa tournée internationale en 1959 et 1960 pour présenter son film *Mon Oncle*, il devient un habitué des aéroports internationaux, et met à profit ces séjours prolongés pour observer cet univers. Le spectacle que lui offre la réalité stimule son imagination : « Vous êtes dans un aéroport, votre vol est retardé ou votre bagage a été égaré. Vous avez alors deux solutions : ou bien vous allez vous énerver et vous inquiéter des rendez-vous que vous allez manquer, des amis qui vous attendent [...]. Mais vous pouvez aussi vous détendre et regarder les gens autour de vous ; Personnellement, je ne me suis jamais ennuyé en attendant dans un aéroport. »⁴⁵¹ Pour Tati, l'aéroport forme une scène dynamique, un espace de représentation, qui inspirera la réalisation de *Playtime*. Le propos du film puise dans ce nouvel univers pour évoquer diverses questions de la société moderne. La scène inaugurale de l'aéroport-hôpital, illustre par exemple l'ambiguïté des références. C'est ensuite la réduction de l'espace du privé qui est évoquée, introduite par la transparence sans reflet des appartements-vitrines, ou l'invisibilité de la glace écran sur laquelle bute régulièrement Monsieur Hulot. Le film met aussi en scène le pouvoir de la vision panoptique, que le même Hulot découvre du haut d'un balcon, lorsqu'il observe, tel Dédale, les ruches des bureaux casiers d'une grande multinationale. L'aéroport est l'un des personnages réguliers du film. Il ouvre et ferme le film, le traverse selon une trame invisible d'échos aériens : l'agence de voyages, les voix des hauts parleurs, les hôtesses du Strand, celles qui vendent des cigarettes dans les allées du Royal Garden ou encore le modèle réduit d'avion qui fond dans le restaurant sous l'effet de la chaleur. Pour Tati, l'aéroport dans sa réalité, forme un nouvel univers imaginaire, qui semble incarner à merveille le monde qu'il se propose de mettre en scène.⁴⁵²

Un troisième exemple est relatif à l'accumulation des écrits théoriques, considérant l'aéroport comme emblème paroxysmique des symptômes d'une crise de la ville contemporaine. Cette prolifération ne se comprend que si l'on met en parallèle, d'une part, le boom de la construction des grands aéroports asiatiques et d'autre part, la crise des grands aéroports européens et américains, confrontés à des phénomènes de congestion chronique et d'obsolescence aiguë. Les aéroports surgissent au cœur de l'actualité : constructions pharaoniques, mais aussi congestion, conflits et nuisances, attentats, Cette actualité sensationnelle, que relaient les images et les titres accrocheurs, favorise l'émergence d'un nouvel objet imaginaire pour les visionnaires de la ville, qui puisent dans ce contexte pour déplacer et renouveler les perspectives sur la ville. Rejet d'une dystopie pour

⁴⁵¹ Tati (Jacques), « Le champ large », *Cahiers du cinéma*, N199, entretien par Jean-André Fieschi et Jean Narboni, Mars 1968, p16, cité in Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », op.cit., p38

⁴⁵² « Dare to look, it's fun ! », Edition américaine du *Reader's Digest*, 1972, cité in Ibid

certaines ou observation fine d'un territoire précurseur du futur urbain pour d'autres, l'aéroport inspire l'urbain, en s'invitant comme référence, à la fois proche parce qu'il fait régulièrement l'actualité, et lointaine, parce qu'il se projette hors la ville.

Ces exemples attestent tous trois de l'existence d'un vecteur spécifique, selon lequel l'exploit et la nouveauté se révèlent à l'observateur public. C'est en effet par une dramatisation du réel, que le caractère inédit de l'événement, qu'il soit technique, architectural ou urbain, est éclairé de lueurs amplificatrices, et pénètre l'imaginaire collectif. De ce point de vue, la médiatisation ininterrompue des conflits aéroportuaires, constitue un fait remarquable. Elle témoigne des vives bagarres entre villes, autorités, riverains, architectes. Les luttes violentes, dont ces derniers sont les protagonistes, jalonnent depuis l'après-guerre, la construction des aéroports New-Yorkais. Newark contre New York, la *Port Authority* contre l'*Airport Authority*, puis contre les riverains, aujourd'hui contre les associations de protection du patrimoine, ces affrontements ont plusieurs fois été couverts par les manchettes de la presse quotidienne, redoublant l'écho des batailles.

Grands spectacles, cinéma, presse à grand public, c'est par différents échos médiatiques que s'opère la diffusion du réel et se déclenche la formation de l'imaginaire. Cependant, comme nous y invite Paul Ricoeur, il faut bien se garder de croire que l'image seule est à l'origine du discours, comme s'il s'agissait d'« une 'scène' déployée sur quelque théâtre mental devant le regard d'un 'spectateur' intérieur, [...] étoffe dans laquelle nous [taillerions] nos idées abstraites, nos concepts, l'ingrédient de base de je ne sais quelle alchimie mentale ». Explorant le rôle de la métaphore dans la production des images, le philosophe suggère de remonter aux « circonstances mêmes du discours dont l'emploi engendre l'imaginaire ».⁴⁵³ Car les images qui sont mises en scène sont avant tout le fruit d'un processus métaphorique qui assemble des champs, auparavant distincts, adjacents ou antinomiques. De la « Venise modernisée » à la « ville parallèle », de la ville aérienne à l'*Aeroville*, la métaphore introduit, par un effet de retentissement, une note suspensive dans le procès de l'imagination. Cet effet de neutralisation fixe les significations émergentes dans la dimension de l'irréel. En recourant à la métaphore, l'imagination devient alors une manière de construire la pertinence dans l'impertinence. C'est en ce sens qu'elle est une méthode autant qu'un contenu.⁴⁵⁴

Les deux moments de l'imaginaire réformateur de la ville aérienne attestent ainsi d'un processus d'appropriation qui, par un processus métaphorique, fixe plusieurs champs du réel. Projetés à 30 ans d'intervalle, le premier dans l'entre-deux-guerres, le deuxième dans la première moitié des années 60, les deux panoramas de villes aériennes diffèrent certes dans leurs traductions, l'un imaginant la forme de la ville du futur, l'autre investissant plutôt son processus. Mais, à chaque fois, l'un comme l'autre recourent à la métaphore aérienne pour légitimer les solutions d'avant-garde imaginées par les contemporains les plus visionnaires. Les avancées rapides des techniques et applications dans les domaines aériens, offrent un point de référence idéal pour faire entrer ces visions dans le monde du concevable. La référence aérienne offre ici un argument pour réaliser le projet

⁴⁵³ Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action*, op.cit., pp241-242

⁴⁵⁴ Ibid, p243

urbain. Futuriste certes, mais potentiellement réalisable, comme l'a été la conquête de l'air.

Plus qu'une caution, la métaphore agit comme vecteur de l'imagination, par un processus analogue de dramatisation du réel. De Le Corbusier à bord d'un avion, à Michel Ragon en nomade aérien, d'un Ferriss sur son balcon à Archigram dans son dirigeable, nos visionnaires endossent les habits du pionnier. Ils s'emparent de la *success story* aérienne pour en faire le vecteur d'une histoire urbaine dont ils sont les pilotes. La figure aérienne comme métaphore de la réalisation de l'impossible, constitue là un recours fréquent et opératoire pour ceux qui veulent approfondir et argumenter un projet d'envergure. En réalisant le rêve millénaire, en renouant avec le mythe, en offrant à l'homme un nouveau regard sur le monde, la conquête de l'air ouvre les portes du pouvoir de faire.

La mise en abyme du réel

A plusieurs reprises, nos concepteurs se sont heurtés aux impasses du réel. Si la ville offre en général un territoire de prédilection pour nourrir le rêve utopique, l'aérien semble être un vecteur privilégié pour explorer l'ailleurs, imaginer un autre réel et offrir par là-même les lueurs d'une solution à l'aporie. Mais il ne s'agit pas pour autant d'une fuite hors du réel. Toutes les intentions exprimées par nos concepteurs urbains ciblent la réalité urbaine, en imaginant à la fois en quoi elle pourrait évoluer, et ce qu'elle pourrait devenir. Au sens littéral comme au sens figuré, la ville aérienne est une sorte d'extra-territorialité spatiale, cet *u-topos*, à la fois lieu heureux (*eu-topia*) et nulle part (*ou-topia*), qui permet qu'un regard neuf soit projeté sur notre réalité, et en laquelle rien n'est tenu pour acquis.⁴⁵⁵

Alternative, la ville aérienne est aussi l'expression de la contestation. Elle interroge de très près le champ du pouvoir, comme nous avons pu le voir à l'occasion de la naissance des autorités aéroportuaires. A monde nouveau, pouvoir nouveau ! Ici, la dimension utopique des images diffusées, destabilise le système de légitimité présent et épaula la création d'un nouveau cadre de décision. Dans une sorte d'inversion entre la référence et la projection, les critiques urbains prennent aujourd'hui appui sur l'aéroport contemporain pour en faire l'emblème d'un futur urbain plus ou moins contestable. Pour les plus virulents, il s'agit presque d'une dystopie. Mais là encore, celle-ci regarde vers le réel, pour amplifier les signes apparents de l'émergence d'une anti-ville. L'ailleurs exploratoire, même s'il figure pour certains un cauchemar, a ici une vertu didactique, dans la mesure où il pointe encore vers le réel, en le regardant sous un nouveau prisme, amplificateur ou déformant.

Comme l'imagination, l'utopie est aussi un processus et c'est même dans sa dynamique que son efficace semble être la plus féconde. Exploration, accusation ou menace, ces figures de l'utopie ne vivent pas de façon autonome et peuvent consolider une même utopie. Walter Benjamin fait d'ailleurs l'hypothèse d'une structure dualiste de l'utopie, entre mythe et émancipation, qui la situe ainsi dans

⁴⁵⁵ More (Thomas, Saint), *L'utopie*, Essentiel, Editions Sociales, 1982

un équilibre sans cesse instable et conflictuel, lui conférant du même coup un rôle moteur dans la formation des représentations. Sous le masque fantastique de l'utopie, nous dit Benjamin, il peut y avoir le signal d'une véritable ouverture : « les formes sous lesquelles apparaît le collectif de rêve [...] sont, si elles sont bien interprétées, de la plus haute importance pratique ; elles nous font entrevoir la mer sur laquelle nous naviguons et la rive d'où nous sommes détachés. »⁴⁵⁶ La figure d'Albert Robida est à ce titre éclairante. L'écrivain-illustrateur nous régale de ses visions fantastiques, mais celles-ci sont destinées à éclairer ses contemporains sur la portée du réel, conférant à son œuvre une dimension à la fois fictionnelle – l'anticipation – et philosophique – le conte moral-.

Cette mise en abyme du réel, que favorise l'imaginaire de la ville aérienne s'accompagne d'un processus parallèle de nature idéologique qui intègre, parfois en déformant, plus qu'il ne critique le réel. Paul Ricoeur a bien montré en quoi ces deux figures, utopiques et idéologiques, étaient à la fois antagonistes et corrélées. Revenant à notre terrain, on note par exemple, que le système de croyance selon lequel la mobilité aérienne est urbaine, s'est en partie consolidé grâce aux événements fondateurs de la conquête mécanique de l'air. Malgré l'effacement du rêve d'une aviation domestique ou semi-collective accessible à tous, malgré l'extra-territorialisation de l'aéroport « hors la ville », l'idéal utopique de la ville aérienne s'est maintenu et transféré vers celui d'un aéroport conçu comme une ville. Les valeurs aériennes qui avaient fondé les projets progressistes avant-guerre, ont permis de légitimer de gigantesques réalisations, de même que les séjours sur les terrasses, les annonces sonores et les médiatisations intenses, ont constitué des rituels, permettant d'entretenir la ferveur et de faire écho aux souvenirs de l'épopée magique.

Dans une dimension positive, l'imaginaire sert ici de relais pour la mémoire collective, réitérant les événements fondateurs au travers de nouvelles représentations, maintenant la ferveur des origines et domestiquant le souvenir. Dans une dimension plus négative, l'imaginaire devient un instrument de justification, faisant appel à une rhétorique de la persuasion. La fête urbaine orchestrée après guerre dans les aéroports vitrines nourrit l'imaginaire collectif de l'aéroport comme ville de l'abondance, contribuant à légitimer auprès du plus grand nombre cette grande infrastructure alors que le trafic est encore faible.

Cette fonction de légitimation de l'imaginaire peut aussi conduire à des formes de dissimulation du réel, consciente ou inconsciente. De ce point de vue, la stigmatisation récurrente de l'aéroport comme objet urbain, figure un exemple de cette distorsion. En faisant de l'aéroport un objet important de la critique urbaine, on semble oublier que c'est comme instrument de légitimation de grandes infrastructures, que la dimension urbaine avait été convoquée, masquant de fait la réalité de ces nouvelles entités territoriales. Les dimensions urbaines, pour lesquelles l'aéroport est aujourd'hui montré du doigt, ont d'abord pénétré l'univers aéroportuaire, dans son imaginaire, avant qu'elles ne deviennent réelles. Or, il n'est pas sûr que l'aéroport fonctionne *réellement* comme une ville, et donc lui soit comparable. La figure de l'aéroport comme « catastrophe urbaine », qu'il

⁴⁵⁶ Benjamin (Walter), *Paris, Capitale du XIX^{ème} siècle, Le livre des passages*, Gallimard, Paris, 1991, pp373-400. Lire aussi Abensour (Michel), article « Benjamin », in Riot-Sarcey (Michèle), *Dictionnaire des utopies*, op.cit., pp24-29

conviendrait d'éviter ou d'appriivoiser, pourrait donc n'être qu'un épouvantail. Finalement, c'est autant, sinon plus, comme succession de projections urbaines, et non seulement comme phénomènes, que l'objet devrait être critiquable.

Paul Ricoeur souligne que « l'idéologie la plus répétitive, la plus reduplicative, dans la mesure où elle médiatise le lien social immédiat [...], introduit un écart, une distance, par conséquent quelque chose de potentiellement excentrique. Par ailleurs, la forme la plus erratique de l'utopie, dans la mesure où elle se meut 'dans une sphère dirigée vers l'humain', reste une tentative désespérée pour montrer ce que l'homme est fondamentalement à la clarté de l'utopie. »⁴⁵⁷ Intégration et excentricité : les fonctions principales de l'idéologie et de l'utopie sont intimement liées, au point qu'elles peuvent s'inverser l'une avec l'autre. Figures *a priori* utopiques, les villes aériennes dessinées par les urbanistes Hénard et Corbett, ne voient le jour que parce que les exploits aériens ont été révélés massivement lors de grands spectacles populaires. Ici, la fonction intégratrice de l'imaginaire a libéré sa fonction utopique dans un schème narratif. De même, la question de l'émergence des pouvoirs, si elle procède du désir d'une nouvelle gouvernance urbaine, touche de près à cette dimension idéologique de l'imaginaire. Dans l'épisode de la constitution des autorités aéroportuaires dans l'immédiat après-guerre, ce n'est pas l'imagination qui arrive au pouvoir, mais c'est bien plutôt les pouvoirs qui s'entourent d'un imaginaire nouveau pour se légitimer. Comme le dit Bronislaw Baczko à propos du rôle de l'imaginaire dans l'avènement du pouvoir révolutionnaire en France en 1789, ils s'en emparent pour en faire « un dispositif stabilisateur, un élément essentiel de leur prestige, un outil de propagande, de mobilisation et de manipulation des masses »⁴⁵⁸ Enfin, l'aéroport comme paradigme du futur de la ville contemporaine, est une figure double, à la fois utopique et dystopique. C'est en effet parce que des regards décentrés l'explorent comme *u-topos*, qu'elle endosse des habits urbains et devient à son tour critiquable en tant qu'objet urbain.

Un imaginaire du réel

Selon un procès dynamique dont nous avons vu qu'il était ininterrompu, l'imaginaire, individuel comme social, s'inspire du réel. Pour cela, il recourt à des systèmes de médiation multiples. L'enquête sur la ville aérienne en a élucidé plusieurs. Dans le domaine du spectacle, la rencontre des deux univers interpose un écran invisible placé entre l'individu fasciné et le champ du réel. Dans cette mise à distance du réel, les grandes manifestations aériennes ou les gigantesques théâtres aéroportuaires spectacularisent le réel. Si l'imaginaire produit des images, c'est parce qu'il les exprime au préalable par le langage. Cette autre représentation, non plus imagée cette fois-ci mais parlée, détient une puissante fonction pratique. En assemblant les deux champs *a priori* distincts de la conquête de l'air et de la crise urbaine, le processus de métaphorisation du réel suscite un déplacement du regard, et joue là un rôle médiateur structurant.

⁴⁵⁷ Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action*, op.cit., p261

⁴⁵⁸ Baczko (Bronislaw), *Lumières de l'utopie*, Editions Payot et Rivages, 2001, p415

Autre exemple de ce rapport au réel, le recours à l'utopie qui cette fois-ci, met en critique le réel, lui opposant d'autres possibles, le menaçant ou le fuyant. Ici, le réel offre une image de référence motivant la construction d'une proposition alternative ou contestataire. Dans ce rapport de l'utopie au réel, l'image est une réinterprétation du réel, un regard décentré. Dans son versant idéologique, la représentation imaginaire tord le réel, l'intégrant, le légitimant ou le dissimulant. L'imaginaire noue enfin une véritable spirale entraînant dans son sillage les différentes faces de ses manifestations utopiques et idéologiques, noyant ainsi le réel dans l'imaginaire, et l'imaginaire dans le réel, sans que la distinction entre l'un et l'autre ne puisse *in fine* être perceptible. Qu'est ce que le réel ? Ce qui est vu, ce qui est perçu, ce qui est représenté, ce qui est interprété ? Spectacle, métaphore, utopie et idéologie, ces différents espaces de médiation, confondent les représentations, parfois même les inversent, conduisant à brouiller les distances entre imaginaire et réel.

VIII. 2- Mutations de l'imaginaire

Mais, poursuit Paul Ricoeur, « il est trop simple de répondre que nous devons garder l'enchaînement dialectique. Nous devons nous laisser attirer dans le cercle et ensuite tenter d'en faire une spirale. » Quelles ont été les modalités du passage de l'*Aerial City*, utopie des possibles imaginée par les *métropolitainistes* New Yorkais, à la *Terminal City*, vitrine urbaine érigée par la *Port Authority* ? Quelles sont les raisons pour lesquelles des références aéroportuaires se sont détachées du contexte qui les a fait naître, au point de devenir elles-mêmes la base d'un nouvel imaginaire urbain ? Pour cerner ces questions, il nous semble important de clarifier le procès dynamique et les jeux d'interaction selon lesquels se déploie la spirale de l'imaginaire.

Dans l'enquête qu'il a menée sur l'imaginaire d'Internet, Patrice Flichy a esquissé un modèle particulièrement intéressant d'analyse de l'imaginaire technique. A propos de la naissance des premiers concepts communautaires d'Internet et de leur contribution à l'émergence d'un imaginaire de la société de l'information, il met en relief les différents types de discours qui ont jalonné ce processus d'émergence, et décrit ainsi une spirale qui enchaîne leurs fonctions dominantes. Le schème proposé par Patrice Flichy pour critiquer l'imaginaire d'Internet, nous a aussi paru éclairant pour comprendre le processus selon lequel s'est constitué l'imaginaire de la ville aérienne. L'analyse critique qui va suivre emprunte largement au modèle proposé.⁴⁵⁹

Rupture, masque, mobilisation : fonctions et glissements de l'imaginaire

Le parallèle entre Internet et l'aérien procède tout d'abord du fait que, tout comme l'aéroplane, Internet est, à l'origine, l'invention d'un petit groupe

⁴⁵⁹ Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, op. cit., pp12-16. Egalement lire de Flichy (Patrice), « La place de l'imaginaire dans l'action technique. Le cas de l'Internet », in Flichy (Patrice) et Picon (Antoine), eds, *Technique et Imaginaire*, Hermès Science, 2001, pp 51-74.

d'artisans qui imaginent dans leur coin avec très peu de moyens, mais beaucoup d'ambition. De même, l'utopie globale de la communication universelle s'incarne dans Internet.⁴⁶⁰ A ce titre, l'annonce d'une révolution de la communication ne date pas d'aujourd'hui. Dans *La vie électrique*, Robida « amusait » ses lecteurs de ses magnifiques trouvailles téléphonoscopiques.⁴⁶¹ De même, dès la naissance de la radio, prolifère un imaginaire florissant d'une société virtuelle.

Les villes aériennes existaient également dans l'imaginaire, bien avant que l'aéroplane n'ait conquis le ciel. Cependant ces représentations n'étaient pas présentes dans l'imaginaire professionnel des concepteurs car elles étaient considérées comme des fantasmes dont seule la littérature ou la science-fiction pouvaient se nourrir. L'événement de la conquête de l'espace aérien par l'homme inaugure un nouveau cycle. Façonné par un imaginaire populaire déjà bien ancré, celui-ci prend racine sur ce terreau de croyance et, à la faveur des exploits réalisés, prospère.

Au démarrage de la spirale dont parle Paul Ricoeur, c'est donc l'utopie qui semble prédominer, essentiellement dans sa fonction subversive. Elle permet ici d'explorer la gamme des possibles. C'est l'une des phases les plus créatrices, mais aussi les plus brouillonnes. L'imaginaire de la ville aérienne produit une véritable métamorphose des formes constitutives de la ville. Des dispositifs hybrides apparaissent, destinés à accueillir l'avion en ville. Toiture, parc, centralité, système, ces concepts de plateformes aériennes, imaginés puis diffusés, couvrent les villes, voire le monde entier avec les *Seadromes*. En révélant les idées, multiples et disparates, ce cycle permet aussi à certains de découvrir de nouvelles interrogations, de débattre, d'échanger autour des idées, des désaccords éventuels. Les projets permettent parfois d'intégrer des dispositifs qui, pris un à un, semblaient auparavant antinomiques. Ces rencontres entre auteurs, destinataires, médiateurs, peuvent être particulièrement fécondes ou au contraire se dissoudre. On est ici dans l'utopie de rupture, ouverte aux idées les plus novatrices, libératrice des contingences du réel.

L'utopie peut évoluer vers la fuite, l'échappatoire, le refus de s'affronter à la réalité technique du moment. C'est une première piste, celle de l'utopie-fantasmagorie qui s'achève parfois momentanément dans l'impasse. De plus en plus, des projets sont refusés, en raison d'un caractère trop « fantastique ». En témoigne le refus du projet de Altwater à la compétition de Lehigh en 1930 – qui figurait une toiture plateforme d'atterrissage couvrant plusieurs gratte-ciels – alors que des projets similaires avaient été proposés, diffusés et discutés au début des années 20. Une deuxième piste se révèle en revanche plus féconde. Les compétitions qui s'ouvrent dans les années 30, introduisent en effet une dimension nouvelle par rapport aux projets précédents, celle de la commande, motivée par un besoin qui s'est exprimé. Progressivement, l'utopie ouvre la perspective d'une véritable alternative aux dispositifs existants, les modèles qui avaient été ébauchés dans la phase précédente devenant alors de véritables projets. Dans cette phase d'expérimentation, les auteurs se confrontent non seulement à la

⁴⁶⁰ Pour une histoire des utopies de la mondialisation, lire de Mattelart (Armand), *Histoire de l'utopie planétaire, De la cité prophétique à la société globale*, La Découverte Poche, Paris, 2000

⁴⁶¹ Robida (Albert), *La vie électrique*, Librairie illustrée, 1892

réalité, mais également à l'ensemble des acteurs qui investissent le champ avec une autre vision de la question, notamment les acteurs techniques et institutionnels. Les projets soumis aux différentes compétitions aéroportuaires des années 30, témoignent de ce couplage entre les réflexions libres et débridées précédant l'expression du besoin, et les différentes attentes des acteurs en présence.

Des modèles sont éprouvés. La première génération des aéroports internationaux en dur, constitue ainsi une vague d'expérimentations réelles, qui associe une pleiade d'acteurs, de convictions et d'horizons différents. Ici s'opère un glissement de sens de la notion de modèle. « Alors que dans la phase précédente, le modèle signifiait tension vers un idéal, ici il signifie [...] projet à construire. » Pour caractériser les espaces de médiation par lesquels les utopies d'Internet vont domestiquer l'inconscient collectif, Patrice Flichy introduit le concept d' « objet-frontière ». ⁴⁶² Suffisamment évolutifs et flexibles, ils peuvent s'adapter aux attentes des différents acteurs qui y participent. Suffisamment solides pour maintenir une identité commune et garder l'intention du projet, ces dispositifs vont à la fois consolider l'utopie et fixer une représentation collective avoisinant le compromis social. Dans le processus de conception de l'aéroport international dans les années 30, cette notion peut aussi caractériser les dispositifs qui sont à l'intersection entre l'imaginaire et la pratique. L'aéroport emblème en est la traduction. A la fois porte majestueuse de la ville capitale et frontière figurant l'ambition urbaine à venir, il réunit l'ensemble des protagonistes des débats urbains et aériens, tout en introduisant un certain nombre d'ambivalences.

L'expérimentation, une fois réalisée, va progressivement constituer la référence de base d'un nouveau fonctionnement social, le contexte particulier qui l'a vue naître étant progressivement effacé. « C'est lors de ce travail de déplacement que l'utopie se transforme en idéologie. Ici, on n'hésite pas à masquer tel ou tel aspect de la réalité afin de promouvoir la nouvelle technique. » Pour désigner cette distorsion, Patrice Flichy emploie le terme d' « idéologie masque ». ⁴⁶³ Ce glissement est particulièrement sensible dans le récit de la ville aérienne. En effet, la deuxième guerre mondiale constitue un moment de rupture pour le transport aérien, cette césure amplifiant la mutation des représentations. Nous l'avons vu, ce contexte va changer la donne. Après-guerre, l'avion cesse de symboliser un futur d'une mobilité individuelle illimitée, de la paix dans le monde, ou d'une plus grande démocratie. C'est simplement une arme ou un véhicule. La foi dans l'avion comme messie, disparaît comme artefact culturel. *L'air gospel* s'évanouit, *l'air age* est arrivé.

Car, entre-temps, les intérêts en jeu sont devenus importants et recouvrent plusieurs ordres : économique, national, urbain, sociétal. La ville aérienne, que les valeurs de l'universalité et de la rédemption avaient fondée dans l'entre-deux-guerres, refait surface sous de nouvelles formes. L'épisode de l'avènement des grands aéroports internationaux, souligne l'importance stratégique de la mobilisation. Pour convaincre les citoyens et attirer les futurs usagers, alors que le transport aérien n'est encore réservé qu'à une élite, il convient alors de produire un discours, qui permette à tous de justifier son engagement dans l'univers aérien.

⁴⁶² Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, op.cit., p15

⁴⁶³ Ibid, p16

L'idéologie émergente a ici une double fonction. D'une part, elle masque le fait que le contexte ayant vu naître la ville aérienne n'est plus. D'autre part, elle légitime les intérêts économiques et politiques en offrant le spectacle permanent d'une cité de l'abondance. Les éléments du puzzle sont en place pour mettre en oeuvre des stratégies de distorsion. Certes, l'aéroport projette en quelque sorte une utopie urbaine, à la fois critique et fuite du réel. Mais elle figure avant tout un théâtre, vitrine d'une cité idéale ouverte à tous, qui permet de justifier la nouvelle aventure aéroportuaire.

La réception des réalisations est cependant contrastée, à l'image de l'ambivalence des discours. Ce qui en résulte est divers et plein de contradictions. Fascination et désillusion, les positions exprimées peu après l'ouverture des grands aéroports internationaux, traduisent la prise de conscience des glissements qui, subrepticement, ont modifié les déterminants et les attendus des projets. Malgré les efforts déployés pour faire de l'aéroport un nouvel Eden urbain, la période de crise que connaît le transport aérien, à la fois économique et environnementale, conduit à faire preuve d'une relative lucidité. Mais l'idée de ville aérienne n'en sera pas condamnée pour autant. Bien au contraire, au moment où s'engage la réalisation du nouvel aéroport de Paris Nord, elle refait surface. Réactivée par les progrès techniques accomplis en parallèle, elle joue alors un double rôle. D'une part, les acteurs des futurs aéroports s'en emparent comme idéologie légitimante permettant d'inscrire l'aéroport comme partie intégrante du milieu urbain. D'autre part, le discours aéroportuaire se nourrit de nouvelles références issues d'une relance d'un imaginaire de la ville aérienne, stimulé par les avancées technologiques en matière de technique aérienne et spatiale. Des réflexions sur le processus de formation et d'obsolescence des villes vont ainsi se projeter dans une génération d'aéroports prototypes, matérialisant un deuxième cycle parallèle. Ce nouvel épisode prouve que le système n'est pas fermé, confirmant la spirale qu'évoque Ricoeur. Il montre aussi qu'idéologie et utopie peuvent coexister dans un processus d'autant plus complexe que les représentations s'accumulent et se stratifient.

Des cycles parallèles et inédits

Cette poursuite des cycles de l'imaginaire se traduit également dans les débats actuels qui occupent la scène contemporaine. Utopie projet ou idéologie masque de la ville aérienne, l'aéroport avait mobilisé la ville comme source d'inspiration. Il devient aujourd'hui un sujet réel, une ressource mobilisée dans la réflexion sur l'avenir de la ville ou sur l'art par exemple. Les moteurs d'inspiration se brouillent peu à peu, mélangeant urbain, aérien et aéroport.

On voit que le schème proposé par Patrice Flichy, se révèle particulièrement opératoire pour expliquer le processus de mutation de l'imaginaire de la ville aérienne. Nous en avons vu quelques traits saillants. Il en existe d'autres qui complexifient encore cette spirale de la mutation. Ainsi, les événements de 1909 ne prennent cette ampleur que parce que l'utopie latente les soutient. Comme l'écrit Antoine Picon, « il n'y a pas d'événement sans que se révèle la perspective d'une bifurcation et d'un avenir différent. Rien d'étonnant dans ces conditions à

ce que l'utopie participe à la construction de l'événement, à la révélation de ce qui en fait un moment de vacillement, de possible basculement. »⁴⁶⁴ Si la conquête de l'air bénéficie d'une médiatisation sans précédent, c'est aussi parce que l'imaginaire collectif l'a anticipée.

D'autre part, la figure émancipatrice et rédemptrice de l'aérien, cristallisée à plusieurs reprises, relève autant de l'utopie de rupture que de l'idéologie légitimante. Alors que les premières tentatives et la première guerre mondiale ont révélé la dangerosité de l'avion, alors que, déjà, les riverains des aéroclubs se plaignent du bruit, il faut convaincre de l'intérêt de la technique aérienne, la domestiquer pour conjurer les peurs. Comme pour l'automobile jusque dans les années 60, la célébration idéalisée de l'aérien masquera d'ailleurs ses dangers potentiels.⁴⁶⁵

L'enquête sur les mutations de l'imaginaire de la ville aérienne révèle aussi de nouvelles caractéristiques qui peuvent enrichir le schème proposé et ne doivent sans doute leur émergence qu'au fait que la longévité aérienne est plus importante que celle d'Internet, permettant par là même d'observer d'autres symptômes. En premier lieu, nous observons que la relance d'un imaginaire de la ville aérienne à la fin des années 60, prolongée par de nouvelles expérimentations dans les aéroports prototypes de Roissy et Dallas par exemple, rejoue un scénario nouveau, dont on ne connaît pas l'issue. Le moteur d'inspiration initial n'a donc rien perdu de sa force, la métaphore aérienne réactivant à nouveau la machine à imaginer. Il n'y a donc pas un cycle linéaire, clos, achevant une histoire. Alors que les projets aéroportuaires sont toujours aussi florissants dans le dépassement du réel, la « fin de l'histoire » prédite par Jacques Tati dans les années 60 lorsqu'il disait que tous les aéroports se ressemblaient, n'est pas plus certaine aujourd'hui qu'hier.

Ce qui rend par ailleurs le processus d'autant plus complexe, c'est que non seulement le cycle se renouvelle dans ses différentes fonctions, mais il cumule par ailleurs les références dégagées dans le cycle précédent en occultant certains déterminants marquants qui les avaient fondées. De ce point de vue, un fait singulier est à signaler. Il s'agit du détachement progressif qu'opère l'imaginaire par rapport à son objet initial d'inspiration. Certes, il fallait l'avion pour traduire une utopie des possibles et enclencher un cycle fécond. Le rôle catalyseur de l'avion dans le basculement de l'imaginaire vers le réel, est indiscutable. Mais, *in fine*, le rôle de l'avion dans la conception des projets n'est pas toujours le plus structurant. A tel point que Hong Kong imagine des villes aériennes suspendues sans avion, ou réalise des aéroports urbains disposant de toutes les fonctions aéroportuaires, excepté ... l'avion. Cette typologie n'est pas nouvelle, les aéroports de centre ville existant dès avant la deuxième guerre mondiale. Mais ici, les dimensions et processus d'intégration se sont profondément modifiés. Dans ces « cités » tracées dans le sillage du récit des villes aériennes, ce n'est plus l'avion qui est convoqué comme technique, justifiant un nouveau modèle, mais plutôt l'imaginaire urbain qui s'en est inspiré.

⁴⁶⁴ Picon (Antoine), *Les Saint-Simoniens, Raison, Imaginaire et utopie*, Collection Histoire et Société, Modernités, Belin, 2002, pp24-32

⁴⁶⁵ Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984, pxiii.

Conclusion - Structures de formation de l'imaginaire

Avec la conquête de l'air et les grands événements aéroportuaires, divers modes de spectacularisation ou de mise en abyme du réel, contribuent à forger un nouveau champ de représentations, qui s'ancre fermement dans l'imaginaire collectif. Un parallèle peut d'ailleurs être fait avec les analyses que Vanessa R. Schwartz développe, sur l'émergence d'une culture de masse à Paris, dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. L'historienne caractérise la naissance de nouvelles représentations urbaines, par une spectacularisation du réel, traduite dans les images et les écrits, diffusés à la fois par les producteurs et les consommateurs. Panoramas, visites des morgues, cinéma, Musée Grévin, ces nouveaux actes de consommation de masse, d'un genre inédit, concourent selon elle, à fonder la modernité urbaine.⁴⁶⁶

L'analyse du processus de formation de l'imaginaire met en relief quelques unes des multiples structures qui motivent la mutation de l'imaginaire. L'écho amplificateur du spectacle ou de la métaphore, cristallise des possibles et libère des images. Dans la formation des discours, les fonctions pratiques de l'utopie et de l'idéologie, agissent sur la cristallisation de l'imaginaire. Elles critiquent et contestent, ou au contraire, intègrent et légitiment la réalité, introduisant un décentrement ou une distorsion, et s'écartant là aussi des contingences du réel. La spirale dans laquelle s'enchaînent ces vecteurs, produit elle aussi de nouveaux cycles, parallèles et inédits. Malgré la rareté des énoncés, le champ des images est infini, détenant toujours des structures inédites en réserve. La prolifération de l'imaginaire tient autant de sa longévité et de sa persistance, que de la diversité des origines de sa formation, et du spectre de sa diffusion.

⁴⁶⁶ Schwartz (Vanessa R.), *Spectacular Realities, Early mass culture in fin-de-siècle Paris*, University of California Press, 1998, p3

CHAPITRE IX

LES MODELES DE L'IMAGINAIRE

Résumé

Se plaçant dans une autre perspective, le chapitre qui suit s'interroge sur la façon dont se projette la ville aérienne. C'est une autre « diagonale » du discours qui sera ici mise à jour. Transcendance et dématérialisation, rationalisation et narcissisme, l'imagination aérienne agit selon des vecteurs privilégiés. En projetant des terrains urbains spécifiques, en insérant de nouveaux modèles génériques dans notre système de représentations, l'imaginaire de la ville aérienne participe d'une méta-morphose du regard projectif. Distension des limites, conquêtes pionnières, inversion des valeurs, caractérisent le schème de la frontière. La vision totalisante et communautaire, celui du panoptique. La dimension spectaculaire et l'idéal de transparence, procèdent enfin du schème du miroir.

Dans le chapitre qui suit, nous proposons cette fois-ci de retourner la perspective en étudiant la façon dont se projettent les villes aériennes. L'analyse de l'imaginaire, selon une diagonale qui sillonnerait les différentes figures de l'imaginaire, met en lumière un certain nombre de vecteurs dominants qui semblent régulièrement réactivés pour projeter les dimensions architecturales et urbaines des espaces projetés. Des *Villes de l'avenir* aux *Villes parallèles*, de l'*Aerial City* à l'*Ecomedia City*, quels sont ces modèles récurrents révélés par le panorama des projets de ville aérienne ?

Plus largement, on peut s'interroger sur la façon dont l'imaginaire de la ville aérienne, dans ses figures et ses modèles, a, par une sorte de retour d'influence, du projet sur la référence, transformé nos représentations urbaines, au-delà de l'univers particulier des aéroports. En se définissant par rapport à la ville, la ville aérienne a créé un nouvel espace de débat, mais aussi de réalisations, dont on a vu qu'il constituait aujourd'hui une figure critique pour les théoriciens urbains en particulier. Cette empreinte laissée par l'imaginaire, n'aurait-elle pas produit aussi des modèles génériques, dont les effets seraient tangibles sur les différentes représentations de notre monde urbain moderne ?

Un imaginaire vectoriel

Au préalable, nous revenons sur la question de l'imagination aérienne. Les travaux de Gaston Bachelard constituent à ce titre une référence précieuse. Dans *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*, le philosophe s'attache à rassembler et analyser les ressorts du psychisme aérien, notamment tel qu'il se manifeste dans les rêves de vol, points de départ de nombreuses croyances et

d'innombrables développements poétiques. Pour Bachelard, la psychologie de l'élément aérien est essentiellement vectorielle. Ces vecteurs aériens de l'imagination sont de plusieurs ordres.⁴⁶⁷

Tout d'abord, le psychisme aérien s'accorde bien avec la dynamique de l'imagination : « En effet, avec l'air, le mouvement prime la substance. Alors, il n'y a de substance que s'il y a mouvement. Le psychisme aérien nous permettra de réaliser les étapes de la sublimation. »⁴⁶⁸ Selon Bachelard, le processus d'ascension permanente que stimule le rêve aérien, confère au vol un rôle spécifique dans l'imagination humaine, l'associant à un vecteur de transcendance. Le vol simule l'idéal d'une puissance créatrice, accordant à celui qui rêve, les pouvoirs d'un Prométhée aérien.⁴⁶⁹ Mais il y a un revers à cette aptitude au dépassement de soi. De ce point de vue, on note les citations récurrentes du mythe d'Icare dans les discours relatifs à l'aérien. Celui-ci rappelle aux hommes leur vanité à se frotter à la Nature.⁴⁷⁰

Nourri par le procès de l'ascension permanente, l'esprit de conquête se projette selon un vecteur spécifique qui est celui de l'allègement que procure le rêve de vol. Cet allègement s'apparente en quelque sorte à une dématérialisation, traduction duale d'une libération et, en même temps, d'une perte des repères. Comme l'écrit Bachelard, « l'imagination substantielle de l'air n'est vraiment active que dans une dynamique de dématérialisation. Le bleu du ciel est aérien quand il est rêvé comme une couleur qui pâlit un peu, comme une pâleur qui désire la finesse. »⁴⁷¹ Selon le philosophe, c'est parce que l'air est la matière de notre liberté qu'il nous libère de notre attachement aux matières.

Le processus de clarification, favorisé par la prise de recul aérienne, déclenche en outre un processus de rationalisation, la totalité enfin vue et comprise, pouvant être remodelée. Ces processus mettent enfin, face à face, l'observateur aérien et son sujet. C'est dans l'existence de ce miroir tendu au rêveur, qu'apparaît la dimension narcissique de l'imagination aérienne. Ici, le rêve opère finalement comme une mise en transparence. « Tous les êtres qui aiment la grande rêverie simplifiée, simplifiante, devant un ciel qui n'est rien autre chose que 'le monde de la transparence' comprendront la vanité des 'apparitions'. Pour eux, la 'transparence' sera la plus réelle des apparences. Elle leur donnera une leçon intime de lucidité. Le « miroir sans tain » qu'est un ciel bleu, éveille un narcissisme d'ordre spécial, le narcissisme de la pureté, de la vacuité sentimentale, de la volonté libre. »⁴⁷²

⁴⁶⁷ Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*, op. cit. Sur l'imagination aérienne, lire aussi de Parrochia (Daniel), *L'homme volant, Philosophie de l'aéronautique et des techniques de navigation*, Champ Vallon, 2003, notamment le chapitre « L'invention de la terre », pp81-94. Sur les nouvelles perspectives, que révèlent l'envol réel et le commerce d'estampes qui lui succède, suite aux premiers essais des ballons en 1783, lire de Thébaud-Sorger (Marie), « La conquête de l'air, les dimensions d'une découverte », op.cit., pp172-177.

⁴⁶⁸ Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*, op.cit., p16

⁴⁶⁹ Ibid, p50

⁴⁷⁰ Sur la prégnance du mythe d'Icare dans l'imaginaire aérien, lire aussi de Gaudin (Thierry), *Pouvoirs du rêve*, Centre de recherche sur la culture technique, 1984, pp15-33

⁴⁷¹ Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, L'imagination en mouvement*, op.cit., p 188

⁴⁷² Ibid, p195

Transcendance et dématérialisation, rationalisation et narcissisme, l'imagination aérienne agit selon des vecteurs privilégiés. Revenant à notre terrain, nous allons voir qu'ils concourent à la formation de modèles spécifiques de projection.

IX.1. La frontière

Investie des valeurs de la conquête de l'air, la ville aérienne constitue d'abord un puissant moteur pour penser le dépassement du réel. Exemplifiées par la figure littérale et métaphorique du *Flight from the City*, les valeurs de la transgression permettent de penser l'ailleurs, soit par une prise de recul clarificatrice, qui redécouvre le réel, soit par une fuite exploratrice, qui s'affranchit du réel. Nous l'avons vu dans le chapitre précédent, la métaphore permet non seulement de modifier les points de référence de l'imaginaire, mais elle agit également comme moteur de projection.

L'héroïsme de la limite

« Parce qu'ils agrandissent tous deux les horizons de l'homme, l'avion et le gratte-ciel sont inséparables », écrit Ferriss en 1930, à propos de son projet d'aéroport.⁴⁷³ Soixante-dix ans plus tard, un article de Thomas Mellins, sur les dernières réalisations aéroportuaires, titre « The sky is the limit »!⁴⁷⁴ C'est d'abord la question de la frontière de l'espace habité qui revient de manière récurrente dans la projection de la ville aérienne. Ce trait si spécifiquement américain, de la frontière entre espace connu et inconnu, colonisé et sauvage, ne procède certes pas de la seule perception aérienne. Mais celle-ci va la stimuler, ce qui explique que les expériences européennes interrogent, elles aussi, cette question du dépassement des limites.

Dans les projets de ville aérienne, clôture et seuil physiques sont en effet sans cesse repoussés : le gratte-ciel monte au ciel, l'ouvrage d'art franchit les mers, l'espace s'« aérianise ». Toiture et structure suspendue, figurent de nouveaux terrains d'expérience urbaine. Belvédères et terrasses, projettent le spectateur dans l'horizon infini de la spatialité urbaine. Prototypes, architecturaux et techniques, poussent un peu plus loin les limites de la matière et de la construction. Si, là encore, l'apparition de nouveaux terrains, de dispositifs inédits, de procédés ingénieux, ne peut être imputable au seul moteur aérien, il apparaît en revanche que l'univers aérien, puis aéroportuaire, incarne idéalement l'espace de leur réalisation.

La toiture constitue l'un des espaces symptomatiques de cette aspiration aérienne à franchir sans cesse la limite supérieure. En 1909, c'est d'ailleurs sur le toit du Singer Building, plus haut gratte-ciel de Manhattan à l'époque, que Wilbur

⁴⁷³ Ferriss (Hugh), « Airport of tomorrow », *American Architect*, op.cit., p67

⁴⁷⁴ Mellins (Thomas), « The sky is the limit », *Architectural Record*, N188, Juillet 2000, pp147-163: "Everything about airports is getting bigger : size, program and funding. Can architects cope with ballooning demands and still make these places memorable?"

Wright monte, pour « sentir » les vents, et appréhender les éventuelles turbulences que provoquerait le *skyline* de la ville.⁴⁷⁵ Nous avons vu combien la toiture s'était généralisée comme plateforme aéroportuaire, dans les images que diffusent Robida, Farr, Dart ou Fritz Lang, mais également dans les projets professionnels, aux Etats-Unis et en Europe.

La cime, le mât, la toiture, ne sont pas seulement les espaces avec lesquels dialoguent l'aviateur, le caricaturiste ou l'architecte. Pour certains, il s'agit d'un sol ou socle, d'où l'on peut construire un nouveau départ. Le toit comme sol, c'est ainsi que le dessine Robida en superposant sur l'Arc de triomphe, des « palaces aériens » ou, sur les immeubles, des « maisons tournantes aériennes ». C'est ainsi que l'imagine Farr, en regardant Manhattan d'en haut. C'est ainsi que Fritz Lang et les scénographes de *Metropolis* esquissent la ville supérieure, délivrée des maux de la terre et de ses profondeurs. C'est encore sous cet angle que Marcel Lods invente et hiérarchise des sols superposés, façonnant « la ville de demain », dont il ne publiera pas le manuscrit. Dalles et toitures inférieures ou supérieures, favorisent ici la concentration, tout en évitant semble-t-il, les désagréments de la congestion.⁴⁷⁶ Cette figure de la toiture comme sol, se matérialisera en de nombreux endroits, à commencer par les immenses terrasses des aéroports réalisés dans les années 30 puis, après-guerre, et même tout récemment dans les terrasses du nouvel aéroport du Kansai, que Renzo Piano a créées pour les amateurs des vues aériennes ou maritimes.

A Paris et New York, les controverses exprimées avant-guerre à propos de l'affectation des terrains des fortifications par exemple, s'appuient aussi sur la vue aérienne pour légitimer les velléités de repousser les limites de la métropole vers les hauteurs ou vers les horizons. Avec l'automobile et l'ascenseur, l'aérien achève de réaliser cette totale distension du territoire habité, que d'aucuns appellent de leurs vœux. Frank Lloyd Wright déclare en 1932 : « Il faudra du temps [à l'homme] pour réaliser qu'il peut voler. Mais lorsqu'il réalisera qu'il est libre, il s'évadera. Car, après tout, il est la ville. Alors, la ville se déplacera là où il le souhaitera »⁴⁷⁷ Les limites physiques ou matérielles de la ville vont peu à peu s'effacer jusqu'à embrasser celles de la nation, voire celles du globe tout entier, avec les villes ponts, parallèles, spatiodynamiques qui prolongent dans les années 60 cette exploration d'un monde urbain aux limites infinies. Plus récente, l'expérience Hong-Kongaise montre que ce modèle du dépassement ne semble pas encore avoir atteint de limites. Le gigantesque ouvrage d'art qui reliera l'aéroport à la Chine continentale, devrait élargir le spectre de rayonnement de la métropole. On y découvre aussi de nouveaux projets de gratte-ciels suspendus, faisant écho au projet d'« étrier des nuages », conçu par El Lissitzky en 1923. Voire même une ville entière suspendue, où seront créés des logements, des cinémas, des centres commerciaux, des boîtes de nuit et des jardins couverts. Pour certains, cette cité haute, préfigure d'ailleurs le retour de la ville haute de *Metropolis*, s'élevant au-dessus des bas-fonds de la métropole tentaculaire.⁴⁷⁸

⁴⁷⁵ Sanford (John), « The first aerial Canoe: Wilbur Wright and the Hudson-Fulton Flights », op.cit

⁴⁷⁶ Lods (Marcel), *La ville de demain*, 1964-1975, Archives de Marcel Lods, Cat 167/A, Sources Archives Institut Français d'Architecture

⁴⁷⁷ Wright (Frank Lloyd), « Today, Tomorrow, America Tomorrow », *American Architect*, op.cit., p17

⁴⁷⁸ Voir le documentaire sur les nouveaux projets Hong-Kongais de Ellwart (Timm), Ellwart (Birgit), *Vivre en plein ciel*, ZDF, 2006, diffusé le 9 mai 2007 sur ARTE. Lire aussi le commentaire du Nouvel Observateur sur ce film. « Ville suspendue », *Le Nouvel Observateur, Supplément Téléobs*, 9 mai 2007, p50

Si la ville aérienne repousse les limites, elle n'abolit pas pour autant l'idée de frontière. En se recomposant sans cesse, les frontières physiques de la ville disparaissent mais d'autres surgissent, plus immatérielles, moins lisibles et saisissables. Dans les villes aériennes, elles se nomment par exemple concentration verticale, pour se protéger d'une périphérie extérieure non maîtrisable, ou au contraire diffusion horizontale pour se protéger d'un centre trop puissant. Dans les aéroports ou les aérogares, l'hyperconcentration et la décentralisation peuvent aussi être assimilées à de nouvelles frontières. Ce processus double de disparition physique et de redéfinition conceptuelle de la limite urbaine, a d'une certaine façon son corollaire, qui tient à la dématérialisation des structures de la ville. En effet, ce ne sont pas seulement les frontières de la ville qui s'effacent, mais aussi les centralités qui se déplacent en périphérie, tout en se « globalisant ». Des villes entières même se « satellisent », telles des villes parallèles. Dans le basculement de l'imaginaire, la caractérisation par certains de l'aéroport comme « vraie ville » (*The true City*) participe là encore du déplacement des structures.

Enfin, c'est aussi la frontière architecturale qui se dématérialise. Par le verre, qu'exaltent les projets de villes aériennes et d'aéroports. Toitures, façades, passerelles et galeries, le verre fluidifie l'espace des aérogares. Il aspire à distendre l'espace dans un univers transparent et lisible d'un seul tenant. Là aussi, cet effacement des limites a son revers, car, tout comme la ville, l'aéroport et l'aérogare nous échappent. En aspirant à interioriser l'urbain dans une architecture ou dans un *hub*, ces espaces, devenus immenses et illimités, agrandissent l'échelle au point qu'elle peut nous paraître inmaîtrisable.⁴⁷⁹

La schizophrénie du pionnier

La ville aérienne doit une partie de son héritage aux pionniers de l'air. Les frères Wright réussissent l'indicible sur une plage de l'Ohio, ou défient les icônes de Manhattan devant un peuple suspendu à l'exploit. Les aventuriers de l'air accomplissent des traversées héroïques, souvent au péril de leur vie. Célébrés comme des demi-dieux, les vainqueurs de l'Atlantique ont droit à de magnifiques ovations. Il y a, dans l'épopée aérienne, l'image de ce que Bertold Brecht appelait le « sur-homme », éclairant l'intérêt que les régimes totalitaires, nazi et fasciste par exemple, pouvaient avoir à capter l'image de l'aviation, pour mobiliser autour de leurs idéologies.⁴⁸⁰ En transcendant le réel, l'imagination aérienne procure une nouvelle source de pouvoir.

⁴⁷⁹ « Idlewild : unlimited airport, Fragmentation of its new S60 Million central terminal area was dictated purely and simply by its overpowering statistics », *Architectural Forum*, op.cit., pp152-156; Les coupes sur l'International Arrivals Building, Roissy 2, ou encore l'aérogare du Kansai, révèlent cette ambiguïté de la méga-architecture, à la fois bâtiment, ville et milieu. Elles font écho aussi aux coupes en vertical dessinées par Antonio Sant'Elia en 1914, dans le cadre de ses réflexions pour la nouvelle gare centrale de Milan. Le dessin figurait l'aéroplane comme point de fuite et anticipant la dématérialisation des limites. Sant'Elia (Antonio), « La Città Nuova », 1914, présentée à l'exposition des *Nuove Tendenze* à Milan. Le texte du « Manifeste de l'Architecture Futuriste » est publié dans le Magazine *Lacerba*, Août 1914, Florence.

⁴⁸⁰ Brecht (Bertold), « 'L'homme aérien' une autre espèce ? » in *L'Importance d'être d'accord (Das Badener Lehrstücke von Einverständnis)*, Livret d'opéra, L'Arche Editeur, 1929. Merci à Marie Thébaud-Sorger pour cette suggestion de référence.

L'aviateur détient désormais le pouvoir de la conquête sur les éléments. Dans l'imaginaire de la réforme, l'exploit aérien se transfère métaphoriquement sur la ville. L'homme que l'on voit de dos dans le film de Fritz Lang, *Metropolis*, domine la ville lumineuse et titanique qui se déploie au fond, derrière une immense baie vitrée. L'imagination aérienne offre à Ferriss ses plus belles perspectives et ses moyens de projection les plus efficaces. « Pouvoir égale désir », dit l'ingénieur Urbain Cassan à propos de ses grands desseins aéroportuaires. Avec la vue aérienne, l'urbaniste reprend le dessus sur la ville, qu'il semblait avoir perdue de vue. Il peut enfin redevenir le dirigeant général qui *tient* le plan de la ville.

Précisément, la prouesse est aussi l'une des caractéristiques saillantes de l'univers aérien et aéroportuaire. Rechercher toujours plus loin les limites, pour les dépasser. En premier lieu, les limites de la ville. Nous l'avons vu, l'aéroport forme la dernière figure spatiale de la « porte d'entrée », au point qu'elle ne se contente pas d'être un simple lieu de passage, mais elle redistribue aussi les cartes du jeu métropolitain, en rapprochant ou en éloignant les villes les unes par rapport aux autres, en favorisant une cohésion ou, au contraire, un éclatement des structures territoriales. Les limites humaines ensuite. La course éperdue vers la conquête de l'air, puis la conquête spatiale, en témoignent, tout comme la recherche d'une plus grande vitesse, d'un plus grand emport ou d'une plus grande capacité pour les nouveaux modèles d'avions. Il s'agit là d'un trait qui n'est pas exclusif à l'aérien bien sûr, mais pour lequel il est exacerbé.

Les prouesses sont aussi légion dans le monde aéroportuaire. La démesure, nous l'avons vu : des îles artificielles de la taille d'une ville entière, les plus grandes entités territoriales d'un seul tenant, les plus grands bâtiments du monde, les structures les plus complexes également. Qu'elles se plongent dans l'infiniment petit du détail technique ou l'infiniment grand de la voûte ou de la façade par exemple, celles-ci témoignent d'un certain héroïsme de la prouesse. Cathédrale aérienne, nudité des assemblages, dont les études poussées ont permis de réduire la présence de la matière au strict minimum, la radicalité de nombre d'architectures aéroportuaires, atteste de cette quête du dépassement.

Cette schizophrénie de l'infiniment petit et de l'infiniment grand, comprimés en un seul lieu – l'aéroport –, ou un seul regard – la vue aérienne –, faisant coexister le détail et le tout, le lieu et l'immensité, la sophistication technique et le contact direct avec les éléments naturels, modifie là aussi les représentations. Un duel poignant se joue ici, dont la ville aérienne n'est que l'une des manifestations apparentes. Homme volant, pionnier technologique, l'urbain est écartelé entre les différents mondes qui s'ouvrent à lui. C'est ainsi que Erich Mendelsohn préfigure en 1923, l'avenir de l'homme, à la fois puissant et divisé.⁴⁸¹

Cependant, la nature semble mal supporter que l'homme ait tous les pouvoirs. Confortée par la dangerosité des expérimentations aériennes ou, plus récemment aéroportuaires, le mythe d'Icare contribue à installer une représentation forte du risque dans l'imaginaire aérien. Le crash aérien, l'accident aéroportuaire revêtent

⁴⁸¹ Mendelsohn (Erich), « Dynamique et fonction », 1923, in Ludi (Jean-Claude), *Pionniers de l'architecture moderne, une anthologie*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2002.

l'habit de la catastrophe, sans doute du fait de l'accumulation des souvenirs dramatiques de la conquête de l'air, mais également du fait de la réactivation du mythe d'Icare. « Le drame d'Orly, Chaos à l'aéroport de rêve supermoderne à Paris », « Orly n'est plus maîtrisable », « Le système évolue à l'insu de ses créateurs », « Un monstre qui engloutit ses créateurs », ces quelques titres ou extraits de presse, suivant de peu l'inauguration d'Orly Sud, spectacularisent là encore l'« événement Orly », comme l'appellent les scénaristes Pauwels et Menegoz.⁴⁸²

Chutes, attentats, effondrements, l'univers de l'aérien recèle toujours ses imprévus qui, du crash du Concorde aux attentats du *World Trade Center*, pour les seuls événements du tout début du XXI^{ème} siècle, revêtent un caractère spectaculaire. Par l'image d'abord, diffusée en boucle dans le monde entier. Par l'écho fait à l'imaginaire mythologique d'Icare ensuite. Par la déception d'un échec relatif de l'avancée du progrès enfin, aussi retentissant que l'est l'accident lui-même. Ces accidents ont un effet d'autant plus grand, qu'ils bénéficient d'une surmédiatisation intense, qui tend à amplifier encore le choc exercé sur l'imaginaire collectif. A ce titre, le choix par Al Quaida d'une rencontre violente de trois icônes de la modernité, sources d'imaginaire prolifiques : l'avion, Manhattan et la tour, est loin d'être anodin. C'est précisément parce que l'univers aérien a depuis toujours constitué un lieu de cristallisation des valeurs fortes de dépassement des limites, qu'il concentre autant l'attention des medias, des hommes politiques ou des terroristes.

La fonction de transcendance de l'imagination aérienne, que Bachelard explicite dans *L'air et les songes*, est d'ailleurs confirmée par les conclusions de l'étude psycho-sociologique qui avait été initiée en 1965 par Aéroports de Paris. Cette étude avait été réalisée auprès d'un échantillon de quelques dizaines de passagers, suivant la technique du rêve éveillé. Selon les psychosociologues consultés, cette méthode présentait l'avantage de placer le sujet interviewé dans une situation où ses mécanismes de défense seraient plus facilement abolis et où il pourrait s'exprimer le plus librement. Il s'agissait alors pour le sujet, allongé sur un divan en condition de relaxation totale, d'imaginer prendre l'avion et d'exprimer sans contrainte tout ce qui serait vu et ressenti.

Les conclusions de l'étude faisaient ainsi clairement apparaître chez les rêveurs, ce double sentiment contradictoire d'identification au cosmos d'une part, et de néantisation d'autre part. « La capacité de monter dans les airs a une signification de conquête. C'est un accroissement de la puissance [...]. Ce sentiment de puissance n'est que le point de départ ou un support encore partiel pour exprimer un sentiment encore plus ample : l'avion permet de transgresser les limites imposées à l'homme par sa structure propre. [...]. Cette extension de soi que l'on vit dans l'avion implique le rejet d'autrui. » En parallèle de cette extension de la puissance, les rêveurs exprimaient cette peur du vide, de l'abîme, qu'ils traduisaient notamment dans leurs craintes des accidents catastrophiques.

⁴⁸² « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen traumflughafen von Paris. », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961, Traduction Aéroports de Paris, Source Archives Aéroports de Paris ; « A quatre mois de l'inauguration, Orly, un monstre qui engloutit ses créateurs. », *Air Press*, Juillet 1961 ; Sur l'imaginaire catastrophique suscité par l'aérien, lire de Pascoe (David), *Airspaces*, op.cit., pp22-26 (Sur l'accident du Concorde), pp 57-62 (Sur l'œuvre de Andy Warhol, « 129 die in Jet (Plane Crash) », 1962, inspirée d'un accident à Orly le 3 juin 1962)

« L'aspiration à la super-puissance, réactivée par l'idée de voler, ramène en même temps au sentiment de l'impuissance, de la fragilité de l'homme face à l'univers. L'avion « ouvre un champ lointain » qui « replace l'homme à sa véritable dimension... minuscule. [...] L'ascension provoquait donc chez les individus une explosion de sentiments puissants et contradictoires : sentiments de puissance et d'émerveillement, sentiments d'impuissance et d'anéantissement. »⁴⁸³

Cette dualité des sentiments revient de manière récurrente dans les projets de ville aérienne, soulignant ce que l'on avait caractérisé en première analyse par une ambivalence. Ferriss se dit conquérant et impuissant à la fois : « Les villes sont en fusion, j'ai en tête le moyen de les remodeler ». Face aux points extrêmes de tension, face à des situations dont il pressent qu'elles lui échappent, l'architecte n'en rêve pas moins de maîtriser l'ébullition. Fascination et critique, vitrine et désillusion, puissance et revers, à chaque fois les projets témoignent de ce dialogue tendu qu'entretient le démiurge avec son impuissance finale à maîtriser le monde, qu'il s'agisse de la ville, du temps, des éléments naturels ou de la société. L'allégorie est illustrée dans « 'L'homme aérien', une autre espèce ? », l'un des passages de l'opéra que Bertold Brecht écrit en 1929, *L'importance d'être d'accord*. Inspiré par la figure de Lindbergh, l'écrivain met en scène un aviateur accidenté, Icare échoué, implorant l'aide d'un groupe de villageois. Le chœur s'exclame : « il a explosé dans l'espace, il est tombé à terre et ne veut pas mourir. C'est pourquoi il demande de l'aide. Pourquoi lui venir en aide, lui ne nous a pas aidés ? Et le pain n'en ai pas devenu moins cher pour autant ». La scène traduit la dialectique de l'héroïsme de la limite avec les attentes du monde social.⁴⁸⁴

L'inversion des valeurs

La dimension du rapport à la nature, entendue comme l'espace indissociable d'une relation dialectique entre la ville et son milieu, est, nous l'avons vu, particulièrement prégnante dans l'univers aérien et aéroportuaire. La question de la frontière entre ville et nature touche de très près le monde aéroportuaire, et ce dès l'origine. Les concepts proposés pour la compétition de Lehigh de 1931, marquent de nouvelles frontières entre l'espace urbain et l'espace vierge, l'aéroport incarnant cette figure ambivalente d'un *Farwest urbain*. Pour les premières esquisses d'Idlewild, Ferriss dessine un jardin d'Eden, artefact culturel domestiquant les périphéries vierges de la ville américaine. Au contraire, Le Corbusier rêve en 1947 d'un aéroport presque nu, médiation invisible entre le ciel et la terre.⁴⁸⁵ Plus récemment encore, en Asie cette fois-ci, l'aéroport colonise l'espace vierge, l'océan que l'on aménage avec des îles artificielles ou que l'on

⁴⁸³ Les expressions ici soulignées le sont dans le texte, CEP, « Une analyse prospective sur le comportement du passager aérien et ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires », in « Etude sur le 'Passager aérien 1985' », op.cit., pp20-21.

⁴⁸⁴ Brecht (Bertold), « 'L'homme aérien' une autre espèce ? », op.cit. Cf Introduction de Marie Thébaud-Sorger à la Journée d'études « Histoire de l'aéronautique, XVIIIe-XXe siècles, Nouvelles problématiques, approche transversale et longue durée », organisée par Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger le 13 Juin 2007 à la Cité des Sciences et de l'Industrie, La Villette

⁴⁸⁵ Le Corbusier, « Urbanisme et aéronautique », *Techniques et architectures*, Vol VII, N°9-12, 1947, pp463-467.

surplombe avec de longilignes ouvrages d'art. Ailleurs, c'est une forêt que l'on crée comme nouvelle clôture pour l'aéroport. La ville aérienne suscite donc une action forte sur la nature. Mais ici émerge une ambiguïté. Car cette nouvelle frontière « naturelle », que l'architecte Kurokawa dessine à Kuala Lumpur, n'atteste-t-elle pas d'une inversion des valeurs ? N'est-elle pas plus artificielle que nature ? N'aspire-t-elle pas à circonscrire le noyau du sauvage plutôt qu'à protéger de périphéries qui, désormais connues jusqu'à leurs confins, ne présentent apparemment plus aucun danger ?

La mutation de l'imaginaire de la ville aérienne traduit bien ce rapport de l'homme à la nature qui constitue aujourd'hui un trait saillant des contradictions de la ville contemporaine. Autrefois perçue comme milieu hostile et sauvage, la nature s'est « humanisée ». Conquise et pénétrée jusque dans ses horizons lointains et dans ses particules les plus élémentaires, elle semble être enfin devenue maîtrisable. Cependant, dans le même temps, cette domestication absolue du sauvage distance momentanément l'homme de la nature, ou du moins, l'aveugle sur ses mutations. Il s'agit là d'une tendance qui ne date pas d'hier, mais s'est amplifiée au cours du XX^{ème} siècle. L'émergence d'un ensemble de phénomènes, dont l'anticipation et la représentation sont rendues difficiles par leur caractère inédit, conduit désormais à regarder l'urbain comme un corps étranger pour certains, un milieu vivant pour d'autres, une nouvelle nature en quelque sorte. La ville comme chaos, stimule nombre de théorisations urbaines. Celles-ci s'appuient souvent sur l'aéroport comme allégorie. Le dépassement perpétuel, la maîtrise du tout, n'y ont pas empêché le retournement des limites. A tel point que, pour certains, l'aéroport figure désormais en tête du palmarès des mauvais élèves urbains. Paradoxe que nous avons déjà approfondi. En se réalisant, le rêve se serait transformé en cauchemar. Alors que la ville aérienne incarnait à l'origine la rédemption de la civilisation urbaine, la ville aéroportuaire incarne désormais dans l'imaginaire collectif une nature inhospitalière, paroxysme du chaos de la ville contemporaine. Alors qu'elle a marqué, dès l'origine, l'imaginaire de la ville aérienne, l'écologie y trouve aujourd'hui son objet préféré de stigmatisation. La conception aéroportuaire contemporaine capte d'ailleurs à son tour cet esprit du temps, en proposant de remettre l'aéroport au cœur de projets rédempteurs. Renouveau métropolitain, réversibilité des structures, ou encore création de nature, l'imaginaire contemporain de la ville aérienne, tente de renouer avec cette origine de l'idéal.

IX.2. Le panoptique

Au fil de sa mutation, la ville aérienne s'est sans discontinuer définie par rapport à la ville, se détachant d'elle pour mieux l'observer, s'en rapprochant pour mieux la dépasser. Attiré ou révolté par la ville, l'aéroport en a projeté une image « idéale ». Fascinée par son modèle ou son contraire, la ville s'est rapprochée de son reflet. Quels types de représentation spécifiques, ce rapport narcissique entre la ville et la ville aérienne produit-il ? Un deuxième modèle de projection apparaît de manière récurrente dans les projets de ville aérienne, que nous allons caractériser par la figure du panoptique.

La belle totalité

Le propre du milieu urbain est d'être en soi une structure fondamentalement narcissique, nous dit Hubert Damisch. Il nous invite d'ailleurs à parcourir le mouvement complexe selon lequel la ville a renouvelé son regard sur elle-même. De tout temps, la ville a su ménager un regard sur elle-même, à hauteur d'œil, en vue plongeante ou du haut d'un clocher. Vues à vol d'oiseau ou vues panoramiques : la mise à distance de la ville par les dispositifs perspectifs inventés depuis l'Époque classique, « déréalise » en quelque sorte la ville.

« 'Réelle', la ville l'est-elle encore, d'être considérée, sous l'effet de la distance, comme un spectacle, une scène, et à la limite comme un décor, une toile de fond ? Comme si, au moment où la grande ville, la métropole, la Grossstadt allait en appeler à une image de l'agglomération urbaine autre que strictement architecturale, il avait paru indispensable d'en préserver la visibilité ou, pour parler comme Freud, la *figurabilité*. »⁴⁸⁶

La naissance de la photographie aérienne urbaine, au moment précis où les limites métropolitaines se reconfigurent, redouble l'espoir de retrouver cette image nostalgique de la ville comme « belle totalité », saisissable et compréhensible. En chaussant les lunettes aériennes, Ferriss, Le Corbusier, Lods, veulent lire et comprendre les nouvelles échelles et dimensions qui ne sont plus guère appréhendables par la perception humaine.⁴⁸⁷ De nouveaux modes d'imageabilité de l'espace permettent alors de « rétrécir » l'espace ou de « distendre » le regard. Les *travelings* dynamisent l'espace, les vues plongeantes percent et accusent, les collages assemblent l'impensable. La dématérialisation des cadres de vue, favorisée par la vue aérienne, précipite également d'autres modes d'élargissement de la vision et des cadrages inédits : renversés, panoramiques, grand angle, virtuels. En générant une vision inversée du ciel vers le sol, les vues aériennes produisent enfin de nouveaux modes de représentation : montage, aplatissement, déformation, qui permettent de percevoir et d'imaginer la ville autrement.

Ainsi, lorsque Léon Gimpel, photographe remarqué des grands meetings aériens, observe à l'aide de son objectif aérien la vie urbaine, il rend d'un seul coup lisible des situations qui s'imposent, mais ne sont pas encore compréhensibles. La foule et la congestion : ces conditions métropolitaines sont mises à jour par la vue aérienne. L'échelle microscopique de l'homme par rapport à l'immensité de la métropole est mise en relief. A la suite de Gimpel, des peintres tels que Robert Delaunay, dessinent les formes depuis les hauteurs, sans doute inspirés par ses photographies de la Tour Eiffel ou de l'Arc de Triomphe. Hénard dessinera son dispositif de rond-point giratoire en vue verticale, inspiré lui aussi par les

⁴⁸⁶ Damisch (Hubert), *Skyline, La ville Narcisse*, op.cit., p29

⁴⁸⁷ Lire par exemple l'article de Marcel Lods sur la pollution parisienne, «La crasse de Paris ou les hommes enfumés », *Architecture d'Aujourd'hui*, Juin 1938, pp82-89. L'architecte prend l'avion pour prendre du recul par rapport à la capitale, et décrit la tâche noire de l'urbanisation parisienne, en soulignant qu'elle a épargné la périphérie, notamment la région de Versailles.

photographies des embouteillages circulatoires sur la place de l'Etoile. Grâce à un photomontage aérien, Lurçat superposera son *AeroParis* sur la ville du réel.⁴⁸⁸

La clarification comme mode de projection

Par la vue aérienne, l'objet urbain devient lisible et inconnu à la fois. Des éléments autrefois saillants sont effacés. En commentaire d'un album de la *Swissair*, le critique Peter Meyer écrit en 1949 que « les formes isolées des édifices, leurs ornements, leurs couleurs, leurs formes stylistiques, bref tout ce qui définit leur contenu pour le novice en matière d'histoire de l'art, toute cette abondance de détails parfois envahissante, disparaît. »⁴⁸⁹

Le rêve de vol possède un caractère esthétique, qui tient notamment à cet esprit d'ouverture et de dégagement : pour celui qui s'élève, l'horizon s'élargit et s'éclaire. Celui qui voit loin a le regard clair. Dès 1919, Bruno Taut affirme, à propos de son projet de *Stadtkrone* : « Les aspirations sociales du peuple trouvent leur réalisation là-haut sur les hauteurs ».⁴⁹⁰ A propos de Herbert George Wells, Ievguéni Zamiatine, auteur de la première contre-utopie du XX^{ème} siècle contre les emprises totalitaires, souligne en 1922 le pouvoir clarificateur de l'aéroplane.⁴⁹¹ On le sait, Wells a pourtant une vision pessimiste de l'usage de l'avion. Mais, s'il est lucide sur les dangers que recèle l'objet, il n'en embrasse pas moins avidement les nouvelles perceptions qu'il procure. Pour lui, la vision aérienne est un vecteur de déplacement des frontières, un moyen d'atteindre l'inaccessible, un espace de libération des contingences. L'avion est l'instrument qui, comme pour les futuristes italiens, comme pour Le Corbusier ou Lods plus tard, lui permet de clarifier sa vision, et constitue le moteur d'une nouvelle narration du monde.

« Dans le mot aéroplane, il y a tout Wells. Depuis la hauteur vertigineuse de l'aéroplane, s'ouvrent de vastes lointains, d'un seul regard on embrasse des nations, des pays entiers, l'ensemble de ce petit morceau de boue séchée qu'est la Terre. L'aéroplane fonce, les royaumes, les rois, les lois et les fois se dérobent au regard. Encore plus haut – et au loin scintillent les coupoles d'un étonnant demain. Ce nouvel horizon, ces yeux nouveaux de l'aviateur, bon nombre d'entre nous qui ont traversé les dernières années les possèdent. Et Wells a depuis longtemps déjà ces yeux là. D'où chez lui, ces anticipations du futur, ces gigantesques horizons de l'espace et du temps [...]. L'aéroplane, qui ose ce qui auparavant n'était permis qu'aux anges, c'est cette révolution dont Wells parle tout le temps. Je ne connais rien de plus urbain, de plus actuel, de plus moderne que l'aéroplane. »⁴⁹²

⁴⁸⁸ Lire de Gervais (Thierry), « Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne », *Etudes photographiques*, N9, Paris, Mai 2001 ; voir aussi dans Desportes (Marc), *Paysages en mouvement*, op.cit., p221.

⁴⁸⁹ Meyer (Peter), « Dörfer und Städte im Flugbild », in Egli (Emil), *Flugbild der Schweiz : 200 Flugaufnahmen der Swissair*, Zurich, Mùhlrad-Verlag, 1949, pXXXI, cité in Cohen (Jean-Louis), *Le tour de Paris*, op.cit., p13

⁴⁹⁰ Cité in Kilhstedt (Folke T.), « L'utopie réalisée, Les expositions universelles des années 30 », in Corn (Joseph), ed, *Rêves de futur*, p108. Sur le projet de Bruno Taut, lire de Whyte (Iain Boyd), « Bruno Taut, Alpine Architektur, Die Stadtkrone, Die Auflösung der Städte », in Dethier (Jean) et Guiheux (Alain), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, op.cit., pp339-341

⁴⁹¹ Zamiatine (Eugène Ivanovitch), *Nous autres*, Gallimard Jeunesse, 1979

⁴⁹² Zamiatine (Eugène Ivanovitch), « Herbert Wells », *Le métier littéraire*, Lausanne, L'âge d'homme, 1990, pp87-88, in Mattelart (Armand), *Histoire de l'utopie planétaire, la cité prophétique à la société globale*, op.cit., p181 ;

En révélant une autre réalité, la vue aérienne favorise une relecture plastique et conceptuelle de l'urbain. Cette re-découverte de l'illisible produit de fait une nouvelle représentation, le transformant en quelque sorte en « objet trouvé ».⁴⁹³ Lorsque le visionnaire acquiert la possibilité de concevoir les villes, non en imaginant, mais en réalisant comment on les voit d'en haut, ce basculement, désormais possible, du regard consacre le rôle didactique de l'image aérienne, comme mode de compréhension et d'explication de la cité. Concomitante de l'ouverture des frontières de la ville à l'échelle de la métropole, la naissance des premières campagnes de photographie urbaine aérienne au début des années 20 à New York, traduit une nouvelle représentation de la ville dans son ensemble, à la fois comme révélation et comme conceptualisation du réel. En France, la photographie aérienne, réintégrée dans la vie civile après la première guerre mondiale, épouse rapidement la cause de la planification urbaine, alors en plein développement. Outil d'analyse et de projection, elle s'appuie sur les nombreuses compagnies aériennes privées, pour aider les planificateurs dans leurs missions, ou pour accompagner la propagande lancée dans le cadre des campagnes d'aménagement des métropoles dans l'entre deux guerres.⁴⁹⁴

La prise de recul projette le rêveur dans l'abstraction, ce qui le conduit à certaines formes de distorsion du regard. S'appropriant un pouvoir double de vision et de projection, Le Corbusier instrumentalise l'avion comme une arme d'accusation de l'urbain, puis projette selon ce même vecteur visuel, la refonte ou la création de villes entières. L'architecte visite l'Amérique du Sud en 1929 lors d'un voyage mémorable qui lui donnera l'occasion de survoler les terres brésiliennes, avec l'aide des aviateurs Jean Mermoz et Antoine de Saint-Exupéry. Les vues aériennes l'inspirent à tel point qu'il projettera les plans de Montevideo, Sao Paulo et Rio de Janeiro depuis les airs, selon ce qu'il appellera le « théorème émouvant du méandre », qui lui sera révélé d'avion : « Le méandre qui résulte de l'érosion est un phénomène à développement cyclique absolument semblable à celui de la pensée créatrice, de l'invention humaine. A dessiner du haut des airs les linéaments du méandre, je me suis expliqué les difficultés que rencontrent les choses humaines, les impasses où elles butent et les solutions d'apparence miraculeuse qui dénouent les situations inextricables. Pour mon usage, j'ai baptisé ce phénomène la 'loi du méandre'. »⁴⁹⁵

De fait, l'imagination aérienne permet aux architectes de déployer des efforts de rationalisation.⁴⁹⁶ La verticalité du rêve aérien induit un principe d'ordre, une loi de filiation, une échelle. Avec les peintres Tullio Crali et Cesare Andreoni, les visions aéropicturales largement développées par les futuristes italiens dans

⁴⁹³ Terme emprunté à Albert Garcia Espuche qui souligne que l'un des effets de la photographie aérienne, depuis les premiers clichés aérostatiques de la Place de l'Etoile réalisés par Nadar en 1858 (1868 ?) jusqu'aux photos satellitaires, conduit à superposer une ville nouvelle à la ville qu'on croyait bien connaître : « Cette découverte est, au fond, celle de l'objet trouvé, car le rôle de l'observateur – explorateur d'une réalité nouvelle – est ici l'essentiel. », Albert Garcia Espuche, « La ville comme objet trouvé », in Dethier (Jean) et Guiheux (Alain), eds, *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, op.cit., pp108-111.

⁴⁹⁴ Cohen (Jean-Louis), *Le tour de Paris, les promenades aériennes de Roger Henrard*, Paris Musées 2006, p11

⁴⁹⁵ Le Corbusier, « Prologue américain », in *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, G.Crès et Cie, 1930, pp4-5. Son voyage suivant lui permettra d'esquisser un plan d'aménagement depuis les airs. Ref Le Corbusier, « Corollaire brésilien », in *Précisions*, op.cit., pp235-236. Lire de Cohen (Jean-Louis), « Objet fascinant : l'avion », in *Les constructions du ciel et Panamarenko*, Fondation pour l'architecture, Bruxelles, 1995

⁴⁹⁶ Bachelard, *L'air et les songes, L'imagination en mouvement*, op. cit., pp 28 et 36

l'entre-deux-guerres, vont opérer une synthèse dynamique du monde qu'ils décrivent, juxtaposant le visuel et le conceptuel, réunissant les fragments de la ville aux paysages de la campagne, transfigurant la réalité.⁴⁹⁷ A New York, Hugh Ferriss propose à la fin des années 40, une échelle de vue aérienne. Il rationalise ainsi sa perception de la ville et les différents ordres de grandeur possibles pour sa conception :

“A quoi ressemble le bâti? Cela dépend considérablement de la hauteur de votre point de vue [...] Du point le plus bas, vous êtes dans le monde du détail architectural. Mais supposez que vous observiez depuis un hélicoptère, volant lentement et à basse altitude, disons à 250 pieds. Vous êtes maintenant dans le monde des masses architecturales. [...] Maintenant supposez que vous vous trouviez à bord d'un avion, survolant à basse altitude aussi, disons à 1200 pieds. Vous voyez encore nettement les bâtiments, mais ce qui apparaît plus clair, c'est leurs relations avec leur environnement immédiat, avec le système viaire, les routes, les voies d'eau, les ceintures vertes, etc... Vous êtes entrés dans le monde de la planification. [...] Lorsque l'avion vole plus vite et plus haut, vous pénétrez à plus de 5000 pieds [...], vous vous sentez comme un planificateur urbain. A plus de 5 miles, vous vous transformez en un planificateur régional ! Juste au dessous de vous, se déploie la région en entier, et vous ne pouvez vous empêcher de la dessiner, ou de la redessiner. Essayez un jour d'esquisser une série de croquis à main levée en couleur, et vous verrez combien les choses changent et se simplifient au fur et à mesure que vous vous élevez.”⁴⁹⁸

L'ascension à laquelle nous invite Hugh Ferriss, révèle ici de nouveaux schèmes perceptifs. « La dessiner ou la redessiner » : en premier lieu, l'architecte lie sans faire de distinction la vision et la projection, comme si l'une et l'autre se confondaient par la grâce de la clarification aérienne. La rationalité et l'ordre, révélés par la vue aérienne, constituent à eux seuls des modèles de projection. Par ailleurs, Ferriss hiérarchise et lie en même temps hauteurs de vue et échelles de projection, élargissant encore les pouvoirs de l'architecte qui désormais, grâce à la vue aérienne, peut tout dessiner. De l'ornement à la planification, c'est dans la verticalité que s'expriment les relations entre le détail et la masse, entre l'architecture et le paysage, entre la ville et la région. Enfin, il nous montre comment, dans la pratique, il a été amené à utiliser la vue aérienne : pour étudier et dessiner les masses (plus que les volumes) du futur quartier des Nations Unies, ou pour découvrir le paysage des rivages de la côte Est, par exemple.⁴⁹⁹ Non

⁴⁹⁷ Lire de Lista (Giovanni), « Visions aéro-picturales », in Dethier (Jean) et Guiheux (Alain), Dethier (Jean) et Guiheux (Alain), eds, *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Editions du Centre George Pompidou, Paris, 1994, pp207-211, et Asendorf (Christoph), *Superconstellation, Flugzeug und Raumrevolution*, op.cit., pp119-122

⁴⁹⁸ “How do buildings look? It depends considerably on the elevation of your view-point: the elevation in feet above grade. From the lowest view-point, [...] You are in the world of Architectural detail. But suppose you look at things from a helicopter, one that is flying slow and low, say at plus 250'. You are now in a world of architectural masses. [...] Now suppose you are in a plane, one that is flying fairly low, say at plus 1200'. You still see buildings clearly but what you see even more clearly is their relations with their immediate surroundings- with the street system, the roads, the waterways, greenbelts, etc... You have entered the world of site planning, of neighborhood planning. [...] When the plane flies faster and higher, you enter-say, at plus 5000' [...], you now feel like a town-planner, a city-planner. At plus 5 miles you turn into a regional planner! For right down there below you is a whole region plain to see, and you can't help wanting to design it, or redesign it. Try, someday, a series of thumbnail sketches in color showing how everything changes and simplifies as you go up”, Ferriss (Hugh), “Random Thoughts of Hugh Ferriss”, texte non daté (sans doute fin des années 40) extrait des archives de Hugh Ferriss, Box 7, Second file, Avery Drawings, Columbia University, New York

⁴⁹⁹ « During the designing of the UN Headquarters, we once studied the situation from such a helicopter: it helped to appreciate the masses involved, the mass forms. Helicopter views are useful in delineating. And in

seulement l'architecte aviateur s'arroge le droit d'intervenir sur des échelles de plus en plus grandes, mais il met en pratique de nouveaux outils de projection. L'expérience de Marcel Lods est à ce titre passionnante. Aviateur amateur, il analysera, projettera l'architecture et la ville selon des perspectives aériennes.⁵⁰⁰

Ce passage de l'observation à la projection caractérise la dimension vectorielle de l'imaginaire aérien. Dans *La découverte aérienne du monde*, ouvrage illustré publié en 1948 par Paul-Henry Chombard de Lauwe, Michel Parent traduira explicitement le rôle de la vision aérienne à la fois comme instrument de révélation et comme vecteur de transformation du paysage urbain. « La vision aérienne est appelée à devenir la vision courante de la cité [...]. Le réseau de circulation est lui-même organisé dans les trois dimensions ; ce sera là un point essentiel du spectacle et de la structure générale de la cité : le piéton séparé totalement de l'autostrade réapprendra à vivre. C'est vers ces solutions de vie que ne peut manquer d'orienter l'usage de plus en plus généralisé de la photographie aérienne [...] A l'urbanisme de taupe, la vision aérienne ne serait d'aucun secours. »⁵⁰¹

Plus encore, c'est la possibilité d'une nouvelle didactique de la ville que Chombard de Lauwe révèle, en découvrant le monde vu d'avion. L'ethnologue réalise après-guerre, ses enquêtes sur l'espace urbanisé, en s'appuyant notamment sur les vues aériennes, puis crée en 1949 le groupe d'ethnologie sociale. Dans *La découverte aérienne du monde*, ouvrage illustré publié en 1948, Chombard De Lauwe révèle la géographie territoriale par la vue aérienne. Par l'entremise de cette nouvelle cartographie du monde, un nouveau regard émerge. Il peut désormais approcher le détail comme la globalité, voir ce qui n'était pas perçu d'en bas, établir enfin des correspondances entre différents registres : les modes de vie et l'implantation territoriale, par exemple. Les traces que laisse tout groupe humain sur la terre, sont dévoilées plus clairement à l'homme de l'air, souligne-t-il. « A plus forte raison l'organisation sociale plus récente ressort-elle avec clarté dans la forme des habitats et leur regroupement. » La mission photographique créée par la DATAR prendra d'une certaine façon le relais, en tentant de clarifier ces territoires de l'illisible, que les aménageurs français persistent à vouloir structurer.⁵⁰² Patrick Geddes est également séduit par cette dimension clarificatrice de la vue d'en haut. Pour le sociologue-urbaniste, celui qui voit d'avion, peut voir le monde avec lucidité, dans son ensemble et dans ses détails. De cette vision aérienne, peut éclore un nouveau regard, qui associe modes de vie et modes d'occupation territoriale.⁵⁰³

designing. [...] One day, a low, leisurly plane ride over the whole south shore of Connecticut was a revelation in Landscape architecture." Ibid

⁵⁰⁰ Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods, Une architecture de l'action*, op.cit.

⁵⁰¹ Parent (Michel), « Les villes et leurs structures », in Chombard de Lauwe (Paul-Henry), *La découverte aérienne du monde*, op. cit., pp325-326.,

⁵⁰² Pour une histoire visuelle de l'aménagement du territoire français dans la deuxième moitié du XXème siècle, lire de Guigueno (Vincent), « La France vue du sol, Une histoire de la Mission photographique de la DATAR », *Etudes photographiques*, N18, Mai 2006, pp96-119

⁵⁰³ Chombard de Lauwe (Paul-Henry), *La découverte aérienne du monde*, op.cit, p51 et, à propos de Patrick Geddes, lire de Mattelart (Armand), *Histoire de l'utopie planétaire, De la cité prophétique à la société globale*, op. cit., p223.

Un monde autonome

La figure de l'homme volant permet au concepteur de s'extérioriser du milieu réel de la ville, à plusieurs titres. Il investit ses limites, il explore d'autres espaces. Il prend la distance lui permettant de re-découvrir la ville. En clarifiant sa vision, la vue aérienne lui offre la possibilité de reprendre le dessus sur le réel, selon de nouveaux schèmes de projection. C'est depuis le balcon de Ferriss, les planeurs de Hood et Wright ou les avions en survol de Lurçat, Le Corbusier et Lods, que souffle l'esprit de réforme. Cette prise de distance suscite aussi la création d'un univers total, à la fois introverti et globalisé. La naissance de pouvoirs autonomes, l'isolement circonscrit des aéroports contemporains ou encore le recours à la mégastructure comme typologie architecturale dominante, participent de cette aspiration à vouloir créer un monde à part, au sein duquel le pouvoir de maîtrise et d'exercice est total. Mais la réforme ne sera pas réalisée. Car cette quête du « monde parfait » procède aussi d'un aveu d'impuissance. Plus qu'une ville réformée dans sa totalité, c'est de villes-îlots qu'il s'agira. Faute de pouvoir résoudre la crise urbaine dans son intégralité, c'est à l'échelle de quelques fragments que l'on imagine de la résoudre.

Cette propension à embrasser une vision totalisatrice et synthétique, semble caractéristique de l'imaginaire de la ville aérienne. Les schèmes de la rationalisation et du narcissisme, constituent ici des vecteurs puissants de cristallisation de la ville aérienne comme paradigme du panoptique urbain. Les différentes figures de l'imaginaire caractérisent en effet un imaginaire de la totalité. Certes, l'utopie elle-même agit souvent comme un panoptique, mais la vision aérienne lui donne précisément le moyen de la représenter.⁵⁰⁴ Les plans des projets aéroportuaires présentés à la compétition Lehigh, seront dessinés selon des codes abstraits (en étoile, en grille,...), de même que les compositions de *Terminal City* ou d'Orly, ou encore les villes aériennes des *Paris Parallèles* seront projetées selon des schémas axonométriques à la géométrie complexe. A la fois clarificatrice, rationalisatrice, esthétisante, la vue aérienne épouse là aussi avec bonheur les schèmes de projection architecturaux et urbains nés avec la période moderne.

Cette vision panoptique se traduit également dans les différentes trames systémiques qui caractériseront les projets de villes aériennes. Avant tout, la ville aérienne est en effet un système. Hiérarchique ou isotrope, le système s'étend en grille, en ceinture ou encore en nœuds discrets plus ou moins pondérés. En France, c'est la hiérarchie qui prédomine avec les couronnes éoliennes d'Eugène Hénard, hiérarchisées dans leurs accès selon que l'on est abeille ou oiseau, ou le système que développe Lurçat entre son *Aéroparis* central et ses aéroports périphériques. Aux Etats-Unis, c'est la grille isotrope qui domine. Nombre de projets en figurent des illustrations : la couverture mondiale des *seadromes* d'Armstrong, l'échiquier national d'un nouvel artefact urbain imaginé par Keally, l'archipel des dispositifs urbains imaginés par les architectes New Yorkais ou encore de manière plus réelle, le système des 5 aéroports suggéré par le *Regional*

⁵⁰⁴ C'est d'ailleurs par les vues aériennes que, dès la Renaissance, les utopies se représentent. Voir par exemple *La cité philosophique*, extraite de *Civitas Veri* de Bartolomeo del Bene, 1609, publiée dans Borsi (Franco), *Architecture et utopie*, Hazan, 1997, p87.

Plan de New York. Plus tard, la métaphore de la ville terminale pour Idlewild ou de la « pompe » pour Roissy, renoue avec cette idée d'un organisme interdépendant dont le fonctionnement se condense dans un système unique. La figure du cercle de Roissy 1, aspirant à condenser le tout dans une forme simple, renoue avec les typologies classiques du panoptique architectural. Le terminal TWA, unique volume ouvert sur tous les horizons incarne également cette volonté de tout voir, de tout comprendre, de tout lier dans une architecture organique. Le schème de la rationalisation panoptique se traduit enfin dans les dispositifs de la tour de contrôle, du *hub* ou du plan masse aéroportuaire, déployant sur des milliers d'hectares, la vision unique d'un territoire complètement artificialisé. La prolifération de visions systémiques, semble ainsi témoigner d'une quête d'un recouvrement de la maîtrise de la ville, dans une unité autonome qui pourrait tout englober. En témoigne le syndrome persistant de l'extra-territorialité des aéroports, également perceptible du point de vue institutionnel. La récente privatisation d'Aéroports de Paris, établissement dit « autonome », qui n'a pas donné lieu à une ouverture de ses capitaux aux collectivités franciliennes.

Un idéal de communauté

Le dessein de la ville aérienne, progressiste et mondiale, ne semble possible que parce que ses moyens de réalisation peuvent désormais être à la portée de tous. D'où l'idée de système qui favorise la diffusion. En même temps, depuis l'origine, le monde aérien, depuis l'origine, a son élite, initiée par le risque que court le héros solitaire, à braver les airs au péril de sa vie, puis incarnée dans l'image du passager de luxe, de la star ou du *businessman* qui ont le privilège de prendre l'avion. Alors que le tourisme de masse perturbe ces schémas, l'apparition d'une nouvelle catégorie, le passager platine, renouvelle cet imaginaire de l'élite aérienne.⁵⁰⁵ L'expérience aérienne ou aéroportuaire condense le face à face de la solitude et du collectif, du héros et de la foule. Les meetings aériens associent déjà l'image de l'aviateur solitaire et de la foule en extase. Les dispositifs scéniques mis en œuvre dans les aéroports, permettent de mettre face à face, tout en séparant, le pilote, le passager, la star, et la foule admirative et envieuse. Cet espace de représentation a-t-il produit une urbanité spécifique? Cette rencontre du héros et du monde produit-elle des marques de distinction architecturales et urbaines? Deux signes au moins nous semblent en mesure d'éclairer cette question.

Le premier procède de l'idée selon laquelle l'aérien s'incarne dans une communauté d'un genre particulier, précisément parce qu'elle s'esr construite comme un monde à part, autonome et global. La ville aérienne n'a cessé de célébrer, de transmettre et d'entretenir l'événement mémorable de la conquête aérienne. En réunissant le collectif pour communier avec l'exploit, en créant un lieu intégrateur, elle compense la déception de la majorité de ne pas faire partie de l'élite qui va prendre les airs. La grande nef de l'aérogare 2F, protégée par une

⁵⁰⁵ L'idée du narcissisme de la « famille aérienne » est aussi avancée par Claude d'Abzac-Epezy, cette fois-ci à propos des 'producteurs' de l'économie aérienne, et non de ses usagers. Journée d'études « Histoire de l'aéronautique, XVIIIe-XXe siècles, Nouvelles problématiques, approche transversale et longue durée », organisée par Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger le 13 Juin 2007 à la Cité des Sciences et de l'Industrie, La Villette.

voûte de verre traduit cette aspiration à recréer un lieu symbolique du collectif, pour un voyage qui avant tout renvoie à la solitude de l'être. Superposition, système, mégastucture, les formes de modélisation de la ville aérienne peuvent à ce titre être comprises comme les métaphores d'une communauté, à la fois intégrative et exclusive. En partageant des références communes, elles incarnent l'idée d'un lieu de rassemblement. Elles se définissent aussi comme des univers de l'introversión, excluant ce qui est différent ou extérieur. Dans tous les aéroports du monde, des signes communs reconnaissables, et traduits dans la signalétique, le *merchandising* ou les *process* aéroportuaires, recréent à l'échelle mondiale une communauté discontinue. Si les signes sont communs, le changement est perpétuel, de nouveaux repères apparaissant simultanément à New York, Milan, Osaka ou Paris, conférant aux aéroports le statut de communautés locales inscrites dans un réseau global. Cette idée de communauté-réseau appartient aussi à l'univers de la ville aérienne.

Le deuxième signe distinctif relève du domaine de l'icône. L'avion se frotte aux emblèmes, nous l'avons vu. Les vols de Wilbur Wright à New York en 1909, frôlent les icônes de la ville. Idlewild emprunte à la ville les noms de ses phares les plus brillants : *Terminal city*, alias *Grand Central Station*, *Liberty Plaza*, alias la statue de la liberté. Orly se compare à la Tour Eiffel, la Concorde, ou aux Invalides. La toponymie retenue pour les nouveaux aéroports, l'importance des inaugurations flamboyantes avec drapeaux et présidents de la république, aspirent à donner à l'aéroport une dimension nationale, fortement identitaire. La fierté du pays est engagée dans l'image de son aéroport. *Flagship*, l'aéroport est une vitrine du savoir faire industriel, technologique, artistique, commercial, culturel. Il s'agit là d'une traduction d'un nouveau type de nationalisme, qui veut aussi s'incarner dans un modèle de gouvernance innovant et sans reproche. La *Port Authority* est érigée en pouvoir urbain du futur réconciliant les logiques de coopération et de compétition. Aéroports de Paris se veut aujourd'hui le modèle de l'entreprise idéale, saine et profitable.

IX.3. Le miroir

En rendant lisible l'incommensurable, en mettant à jour le chaos, la vision aérienne plonge l'observateur aérien dans une réalité projetée. En cela, elle peut être considérée comme l'une des premières réalités virtuelles ayant été mises au service de la ville. Mais, en distendant le regard, en découvrant un nouvel objet, la mise à distance sépare aussi du réel. Ce double processus, de la clarification et de la séparation du réel, tend d'une certaine façon, à créer un effet de miroir, à la fois reflétant et déformant le réel.

La spectacularisation de l'urbain

Si les projets de villes aériennes figurent souvent des visions globales, ils n'y parviennent que grâce au développement d'une série de dispositifs, qui permettent la transformation du regard. Ces différentes médiations permettent de découvrir,

comme l'aviateur, une ville véritablement déployée comme un spectacle. De ce point de vue, l'exposition de New York de 1939-1940 marque le point culminant d'une nouvelle ère. Le thème de l'exposition, dont nous avons vu qu'elle était intimement liée à la réalisation de l'aéroport de LaGuardia, est destiné à célébrer l'image d'une société promettant l'abondance. Effaçant les mauvais souvenirs de la crise, son ambition est aussi de juguler les menaces grandissantes du communisme et du fascisme, en montrant comment la démocratie peut lutter contre l'aliénation de l'individu. De ce point de vue, l'utopie est au cœur de l'exposition.⁵⁰⁶

Pour parcourir le rêve utopique, l'exposition accorde une place magistrale à la vue aérienne. Bien avant l'ouverture de l'exposition, Hugh Ferriss était déjà familiarisé avec ce mode perceptif, allant même jusqu'à se représenter lui-même dessinant sur sa terrasse, avec la métropole du futur en arrière plan. Dans *Quand le dormeur s'éveillera*, le héros de Wells, Graham, aperçoit du haut d'un balcon la vaste cité utopique.⁵⁰⁷ De même, les visiteurs du pavillon de *l'United States Steel*, contemplant d'en haut la cité que le designer Walter Dorwin Teague présente en diorama. Conçu par Norman Bel Geddes, le *Futurama* propose quant à lui un véritable voyage en avion simulé grâce à un train automatique de fauteuils sonorisés. Une promenade d'une quinzaine de minutes, parcourant 500 mètres réels, raconte la ville que les spectateurs sont en train de survoler. Le voyage révèle un paysage : fermes, ponts et autoroutes géantes sont déployés sur un vaste territoire mi ville, mi campagne. Gratte-ciels de verre profilés, grands parcs, toits ornés de jardins ou de plateformes d'atterrissage, composent une sorte de ville édenique que les visiteurs découvrent depuis les airs. Dans ce voyage wellsien, hérité des machines à remonter le temps, 27 000 visiteurs sont invités chaque jour à se projeter au cœur de la maquette, encouragés par le récit du narrateur enregistré, qui les tient en haleine : « Dans un instant, nous arriverons à ce carrefour [...]. Pour entrer dans cette scène du monde de demain, [...], du monde merveilleux de 1960 [...] 1939 se trouve 20 ans derrière nous ! OUVREZ VOS YEUX SUR LE FUTUR. »

Le cinéma enfin, comme mode de projection visuelle, aura toute sa place dans l'exposition, puisque pas moins de 500 films y seront présentés. Le plus célèbre des documentaires, intitulé *The City*, à la réalisation duquel participera Lewis Mumford, projettera une allégorie, montrant le pire de Pittsburg et le meilleur de *Greenbelt*, une *Garden City* du Maryland, le vecteur de passage de l'un à l'autre étant figuré littéralement par le vol d'un des derniers modèles d'avion américains. Le *Flight from the city* marque ici encore la transition du présent au réel du futur.⁵⁰⁸

Du côté de l'infrastructure aérienne, la dimension du spectacle est aussi largement présente, et ce dès l'origine de la conquête de l'air. Elle s'amplifie au fil de l'aventure aéroportuaire. Les grands aéroports réalisés dans les années 30, offrent le spectacle des ballets d'avion se déplaçant au sol. Le Bourget, LaGuardia,

⁵⁰⁶ Kihlstedt (Folke T.), « L'utopie réalisée. Les expositions universelles des années 30 » in Corn (Joseph), ed, *Rêves de futur*, op.cit., pp102-117

⁵⁰⁷ Wells (Herbert George), *Quand le dormeur s'éveillera*, Mercure de France, Paris, 1907.

⁵⁰⁸ Rodakiewicz (Henwar), Lorentz (Pierre) et Mumford (Lewis), *The City*, 1939. Voir Kihlstedt (Folke T.), « L'utopie réalisée. Les expositions universelles des années 30 », in Corn (Joseph), ed, *Rêves de futur*, op.cit., p114

Tempelhof, se dotent de larges espaces d'observation, qui permettent de renouer avec l'épopée des grands rassemblements aériens. La filiation avec l'imaginaire est, ici aussi, tangible. La terrasse aéroportuaire se construit dans un héritage qui doit autant aux tribunes aménagées pour voir l'exploit du sol, qu'aux balcons imaginés pour voir les villes d'en haut.

Peu après la guerre, l'imaginaire de l'aéroport-spectacle cristallise. Les aéroports réalisés dans les années 50 constituent des terrains idéaux d'expérimentation de ce nouveau modèle perceptif. Confortés par les dispositifs déjà éprouvés pour permettre aux foules d'appréhender de larges horizons, poursuivant la tradition du modèle de ville du futur, ils introduisent de nouvelles médiations, favorisant une spectacularisation de l'aéroport comme objet urbain. Orly scénographie la rencontre de l'aérien et de la ville : la nouvelle aérogare d'Orly Sud est un parallélépipède de verre longiligne, d'une dimension et d'une esthétique radicales. La terrasse couronnant l'édifice, est un monde en soi, ouvert sur tous les horizons de l'aéroport. Le bâtiment lui-même est à la fois théâtre et scène du futur. Avec son collier d'aérogares-joyaux, Idlewild dresse un écrin dans lequel l'aéroport se donne en représentation. C'est une fête perpétuelle : les stars défilent, les journalistes commentent, les inaugurations se succèdent. La presse se fait largement l'écho de ces manifestations. *Skyrooms*, promenades, *observation decks*, terrasses et restaurants aériens, tout un ensemble de dispositifs scéniques met en représentation la ville aérienne.

A l'aune de l'entrée dans l'ère du transport de masse, le processus qui avait transformé les possibles acteurs d'une réforme de la ville, en spectateurs, s'inverse à nouveau. Les « pièges à visiteurs », comme les nomme Aéroports de Paris, sont destinés à dissuader les simples voyeurs, et opèrent la transition vers la figure du passager consommateur. Mais la dimension du spectacle n'en disparaîtra pas pour autant, bien au contraire. Elle se diffuse au travers de nouveaux dispositifs génériques, emblématiques des espaces aéroportuaires. Dans les aérogares, rampes et passerelles, balcons et mezzanines, galeries et halls vitrés, trahissent une vision dramatique de l'espace. A l'extérieur, les courbes et surplombs des infrastructures restituent l'idée d'un parcours dynamique, donnant à voir l'ensemble du site. L'« arrivée » sur l'aéroport en automobile par exemple, est souvent conçue selon une séquence scénarisée. La mise en lumière de l'aéroport de Roissy, lorsque l'on arrive en avion à la nuit tombée, est un spectacle presque féérique. Renzo Piano a conçu l'aérogare du Kansai, pour qu'elle soit vue d'avion comme un objet pur et limpide. L'architecte s'est d'ailleurs inspiré de la sculpture de Brancusi, intitulée « Oiseau dans l'espace ». Mais, au-delà, c'est toute la mise en scène de l'arrivée terrestre à l'aérogare, que l'architecte a étudiée. Il dit avoir rêvé d'une aérogare émergeant d'une forêt d'arbres, posée dans cet écrin avec autant de grâce et de légèreté qu'un planeur.⁵⁰⁹

Le glissement de la spectacularisation de l'urbain par la vue aérienne, à la mise en scène de l'aéroport comme spectacle urbain, procède de la consolidation d'un champ de représentations visuelles, qui, peu à peu, a construit une culture

⁵⁰⁹ Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, Volume 3, op.cit., p142

métropolitaine, de la ville du futur comme spectacle.⁵¹⁰ Cependant, si la ville aérienne n'est que l'image projetée d'une ville, elle n'en est pas moins proche du réel. Spectacle et réel effectif sont intimement liés dans ce que Guy Debord appelle une « aliénation réciproque » : « Le spectacle qui inverse le réel est effectivement produit, en même temps, la réalité vécue est matériellement envahie par la contemplation du spectacle, et reprend en elle-même l'ordre spectaculaire en lui donnant une adhésion positive. [...] la réalité surgit dans le spectacle et le spectacle est réel. », écrit-il dans *La Société du Spectacle*.⁵¹¹ L'ambiguïté permanente de l'aéroport comme objet urbain, tient précisément à cet effet de miroir, qui à la fois incarne cette idée d'une réduction de la distance entre fiction et réalité, et représente en même temps l'utopie comme spectacle. « Le spectacle réunit le séparé, mais il réunit en tant que séparé ». ⁵¹² Imageabilité, panoptique, spectacle, à chaque fois, ces modèles attestent de l'hybridation de deux processus, à la fois antinomiques et corrélés. Le miroir que tend la ville aérienne à la ville rapproche en même temps qu'il met à distance l'image et le réel, introduisant une confusion aujourd'hui perceptible dans les systèmes de représentation de l'aéroport comme objet urbain. Autre ville, non-ville, ville du réel, la ville aérienne est pour la ville, à la fois son reflet panoptique et sa vitrine spectaculaire.

La transparence aérienne

Plus que les autres modes de transport, l'avion incarne ce désir de pureté auquel aspirent déjà certains architectes, au début du siècle dernier. Dans les dessins qu'Antonio Sant'Elia réalise pour *la Città Nuova* (1914), la représentation de la piste et de l'avion, situés dans la profondeur de la perspective, est d'une simplicité qui contraste avec l'architecture monumentale de la gare, des gratte-ciels et des tunnels, occupant le premier plan. Dans *le Plan Voisin de Paris*, Le Corbusier projette la poursuite de la vision de Sant'Elia et consacre le centre de sa ville à un vide monumental. Entouré de 4 totems gratte-ciels, matérialisé par la plateforme d'atterrissage, le cœur est un lieu vide du point de vue bâti, mais plein du point de vue des mouvements et des flux. L'accent est mis sur la mobilité et le provisoire.

Chez Sant'Elia ou Le Corbusier, l'avion est omniprésent dans l'imagerie urbaine, mais l'aéroport comme ouvrage, comme infrastructure, semble en revanche inexistant. Comme si le fait de dessiner des bâtiments, par essence immobiles, aurait pour effet de rompre le charme, de briser l'envoûtement de la magie aérienne. Grand voyageur, Le Corbusier s'intéresse peu à l'architecture de l'aéroport. Et, lorsqu'il s'y attelle, c'est pour appeler à sa disparition.⁵¹³ En 1947, l'architecte publie un texte intitulé « Urbanisme et aéronautique ». Il s'émerveille devant « les améliorations saisissantes [que l'avion manifeste] en des intervalles de temps très courts, fixant, pour une minute l'éclat d'une beauté momentanée, éloignant toute idée de fixité, de définitif. » Et, à propos de l'aéroport, il énonce :

⁵¹⁰ Cette conclusion s'inscrit là encore, dans les perspectives ouvertes par les recherches de Vanessa Schwartz, sur la spectacularisation de la vie urbaine, comme initiatrice de nouvelles représentations. Lire de Schwartz (Vanessa), *Spectacular Realities, Early Mass Culture in Fin-de-Siècle Paris*, op.cit., p2

⁵¹¹ Debord (Guy), *La société du spectacle*, Folio Gallimard 1992, p18, Thèse 8

⁵¹² Ibid, p30, thèse 9

⁵¹³ Concepteur d'aéroclubs de loisir, Le Corbusier ne concevra aucun aéroport et ne participera pas au concours du Bourget.

« l'avion a tué la troisième dimension, la hauteur. Pour tracer royalement le lieu d'arrivage des avions, il faut adopter une architecture à deux dimensions, en surface et en étendue. Il faut composer avec l'étendue de l'aéroport, la majesté des grandes pistes de ciment et de plus avec la colline, la montagne ou le panorama qui limitent tout horizon. » Faisant écho aux « humbles stations de Phoenix dans l'Arizona et de Shannon en Irlande », il figure un paysage d'horizons où « de simples hangars de guerre de la hauteur d'un homme le bras levé [accueillent] les gens descendus des lieux cosmiques. » Illustrant son propos de croquis magnifiant la figure de l'avion, il réduit l'aérogare à un bâtiment très horizontal, dont les hauteurs sous plafond ne dépassent pas 3 mètres. L'architecture bâtie de l'aéroport est volontairement effacée, pour ne laisser que les avions en mouvement perpétuel. « L'aéroport se déploiera sous le signe de l'espace et de la limpidité. Au sol, des fleurs et, se détachant sur le ciel, les grands appareils en instance de départ. » La liaison entre ciel et terre doit se faire sans médiation.⁵¹⁴

Lorsqu'elle apparaît, l'architecture de l'*Air age* exprime un désir aigu de transparence, que Siegfried Giedion percevait déjà en 1928, lorsqu'il voyait dans l'architecture métallique naissante du XIX^{ème} siècle, l'anticipation d'une expérience aérienne. « Le fer engendre une transparence jusqu'alors inconnue, établit des rapports d'apesanteur avec les autres objets [et] permet la création de ces « combinaisons aériennes » qu'avait déjà saluées Octave Mirbeau dès 1889. Baigner dans un espace aérien procurait, lors de la traversée des hautes ossatures la sensation de voler avant même que ce concept ne devînt réalité. »⁵¹⁵

Il s'agit aussi d'un caractère particulier au monde aéroportuaire, non pas que celui-ci soit le seul à l'exprimer, mais parce qu'il semble l'exacerber. L'architecture aéroportuaire procède d'une double recherche en apparence contradictoire. D'une part, les concepteurs aspirent à créer une architecture radicale de la sensation, exaltant la distension, la légèreté, la fluidité. D'autre part, ils façonnent une architecture de la monumentalité, aspirant à commémorer ou cristalliser la prouesse de l'homme. Les aérogares sont de ce point de vue souvent perçues et conçues comme des cathédrales. Mais, en glissant sur les mots, la métaphore de la « Cathédrale aérienne » peut-elle être concevable ?

Le terminal TWA et Roissy 1 ont tenté de combiner ces deux recherches, d'une architecture qui se voulait à la fois radicale et monumentale. 25 ans après la réalisation de Roissy 1, l'aérogare 2F de Roissy, tente à nouveau, de réaliser cette difficile alchimie. Englobant complètement l'espace total des salles d'embarquement, la verrière des péninsules figure à la fois une voûte protectrice et un horizon virtuel. Alors que Roissy 1 était fondée sur une esthétique de la présence et de la densité, ici, les surfaces sont devenues plus abstraites, inaccessibles, intouchables.

A propos de l'architecture contemporaine, le sociologue Manuel Castells souligne que « paradoxalement, l'architecture qui apparaît la plus chargée de sens dans les sociétés façonnées par la logique de l'espace des flux est celle que j'appelle

⁵¹⁴ Le Corbusier, « Urbanisme et aéronautique », op.cit., pp463-467

⁵¹⁵ Giedion (Siegfried), *Construire en France, construire en fer, construire en béton armé*, Paris, Editions de La Villette, 2000.

l'architecture de la nudité, c'est-à-dire l'architecture dont les formes sont à ce point neutres, pures et diaphanes, qu'elles ne prétendent rien énoncer du tout. Et, en ne disant rien, elles confrontent l'expérience vécue avec la solitude de l'espace des flux.»⁵¹⁶. Les monuments contemporains de notre ère globale semblent s'inscrire dans ce que Annette Fierro appelle la *Glass architecture*.⁵¹⁷ Mais, loin d'être synonyme d'une fin du lieu, il nous semble que cette rencontre délicate de la nudité et du monument, incarne l'un des nouveaux signifiants de l'architecture contemporaine. L'univers aéroportuaire en est ici un terrain d'expression particulièrement prolifique.

Conclusion - Modèles de projection de l'imaginaire

L'identification des vecteurs spécifiques selon lesquels la ville aérienne se rapporte à la ville, comme frontière, panoptique ou miroir, nous a permis de cerner un certain nombre de modèles génériques, selon lesquels ont été projetés, de manière récurrente, les villes aériennes, images totales ou projets circonscrits. Il faut par ailleurs s'arrêter sur le mode d'émergence des schèmes de projection. Car les modèles mis en évidence, ne sont point des structures abstraites ou isolées, mais bien plus le fruit de faisceaux de représentations, qui ne sont pas seules imputables à l'aérien mais que la ville aérienne a cristallisées. Comment projeter un espace sans limites, sans structures, et en symbiose avec l'ordre naturel ? Comment rendre lisible et maîtriser l'espace ? C'est ainsi que les architectes des réalisations asiatiques, comme Piano, Foster, ou Kurokawa, par exemple, formulent les nouvelles questions aéroportuaires. Il s'agit là de questions qui intéressent l'urbain, bien au-delà de la sphère aéroportuaire, qui n'en constitue qu'un terrain d'exploration. Dans ces recherches, la ville aérienne figure une scène expérimentale, plus qu'un membre isolé. Là aussi, elle anticipe des développements, dont elle peut constituer un puissant catalyseur.

Cette puissance vectorielle, procédant en particulier des modèles perspectifs de la vue aérienne, explique les dimensions spécifiques des aéroports. Distension des limites, conquêtes pionnières, inversion des valeurs, caractérisent le schème de la frontière. La vision totalisante et communautaire, celui du panoptique. La dimension du spectacle et l'idéal de transparence procèdent enfin du schème du miroir. Ces vecteurs et modèles produisent également des figures ambiguës qui peuvent expliquer le jeu de fascination et de répulsion dont les aéroports sont à la fois acteurs et victimes. La perte de l'idéal panoptique ne peut se compenser par les dispositifs illusoire de signalisation. Le chaos est d'autant plus mal accepté dans l'aéroport, que ce dernier aspirait à rendre l'espace intelligible. De même, les revers brutaux de la stigmatisation écologique, sont d'autant plus violents, que l'imaginaire portait haut ces mêmes valeurs. La crise de l'« urbanité » aéroportuaire, enfin, procède de la force des concepts urbains qui avaient insufflé à l'origine les projets aéroportuaires.

Si là encore, la ville aérienne capte les problématiques contemporaines pour les expérimenter, les renouveler, ou les décalquer, on voit aussi qu'elle crée de

⁵¹⁶ Castells (Manuel), *La société en réseaux*, op.cit., pp520-521

⁵¹⁷ Fierro (Annette), *The Glass State, The Technology of Spectacle, Paris, 1981-1998*, The MIT Press, 2003

nouvelles références qui acquièrent peu à peu leur propre autonomie, au point d'être en retour associées comme images de référence dans la conception urbaine. Dans ce dialogue entre l'image et son modèle, l'aéroport joue un rôle important de terrain d'expérimentation. Mais il en existe d'autres. De même que les auteurs des gratte-ciels suspendus de l'île de Victoria, projettent des villes aériennes sans avions, lorsque Farrell parle d' « urbaniser l'aéroport » en réalisant une aérogare au centre-ville de Kowloon, ne projette-t-il pas une nouvelle ville aérienne, sur un terrain qui échappe aux critères stricts de l'univers aéroportuaire ? Les mêmes vecteurs sont pourtant réactivés : le dépassement des limites, caractérisé par les dimensions et innovations du *superblock* qu'il imagine, la vision panoptique facilitée par les puits de lumière et les systèmes de coursives, le large recours au verre et la mise en représentation dans les différents espaces. Revenant à l'une des questions évoquées dans l'introduction, on voit ici que le spectre de rayonnement de l'infrastructure, va bien au-delà de son enclave apparente. Ses mailles sont denses et diffuses.

CHAPITRE X

LIEUX DE L'IMAGINAIRE

Résumé

Si l'enquête révèle un cours parallèle des récits de l'imaginaire, elle met aussi en évidence des différences tangibles. Malgré leur inscription dans la grille des énoncés de l'imaginaire, images et projets, réalisations et mutations, diffèrent largement d'une ville à l'autre. Là encore, l'imaginaire permet de révéler un modèle explicatif des disparités locales, et interprétatif de leurs potentialités. En redéfinissant en permanence l'imaginaire urbain, les acteurs ont agi selon une perception et une situation, qui possédaient une dimension locale. Appropriation par la ville d'accostage, futur du présent, palimpseste des représentations, espace de débats prospectifs, ces différentes constructions « situées », produisent des lieux qui, pour chaotiques qu'ils puissent paraître, n'en demeurent pas moins spécifiques. A la lumière d'exemples montrant comment les questions de l'obsolescence s'éprouvent sur le terrain aéroportuaire, l'analyse par l'imaginaire nous permettra d'explicitier la façon dont le système urbain participe à son propre devenir.

Nous l'avons vu, nos deux terrains, New York et Paris, ont largement contribué à la consolidation et la diffusion de l'imaginaire de la ville aérienne. Par ailleurs, le récit a montré que les figures de l'imaginaire y étaient parallèles, les temporalités quasi-identiques, les modèles de projection proches. L'internationalisation du transport et des contextes de production des projets, explique pour partie la parenté des images. La concomitance de l'essor de la mobilité aérienne avec le développement des techniques de communication de masse – radio, presse illustrée à grand tirage, puis télévision et Internet –, explique ce contexte florissant d'échanges et de diffusion des images. Cependant, nous pouvons aussi constater que les deux villes produisent des histoires différentes. La rénovation du patrimoine aéroportuaire ou les mutations des aéroports des années fastes de l'essor du transport aérien, témoignent, comme nous le verrons, de disparités locales importantes. Si l'on peut lire l'enchaînement des discours sur la ville aérienne, comme une seule partition à plusieurs mains, on peut aussi le comprendre comme une série de variations, dont la structure semble similaire, mais les formes différentes. Deux villes, deux récits : l'idée selon laquelle ces lieux n'auraient pas d'histoire spécifique ou seraient interchangeables, semble mise à l'épreuve par cette observation. D'ailleurs, l'abondance de l'historiographie aéroportuaire atteste de cette fascination pour un monde dont les contours semblent inédits. Le kaléidoscope de villes parallèles que décrivent les monographies aéroportuaires ou les séries consacrées aux grands aéroports mondiaux, montre non seulement la palette des possibles, mais aussi la diversité de leurs devenirs. En 2007, une série estivale du *Monde*, intitulée « Mondialisation : embarquement immédiat », s'est ainsi consacrée aux grands aéroports mondiaux. « Atlanta, l'Amérique engorgée », « Lagos, le guépier devenu plateforme de l'Afrique », « Londres, nœud de la planète people », « Moscou, un pays, deux systèmes », « Dubai, le « hub » de la mondialisation heureuse », « Hong-Kong, Objectif Chine » : sans vouloir juger de la réalité de

ces images, les articles soulignaient tous à la fois ce lien intime de l'aéroport à la ville d'accostage, et cette dualité entre différenciation locale et standardisation globale, à l'origine de lieux en apparence si semblables, et si différents en même temps.⁵¹⁸

A ce titre, il nous semble important d'examiner les espaces aéroportuaires, dans leur récit, c'est-à-dire dans l'histoire de leur construction, de leurs réalisations et de leurs mutations. Regarder l'aéroport comme une suite de tableaux, fixant un état donné, conduirait à rejeter son avant et son après dans les coulisses, et réduirait au silence les processus, dont il est le produit et la possibilité. S'inspirant des suggestions de Michel de Certeau, nous regarderons au contraire l'aéroport comme « une narration orale [...] qui ne cesse de composer les espaces, d'en vérifier, confronter et déplacer les frontières », conduisant à figurer un « théâtre » d'actions, explicitant le mouvement dans lequel se construit l'espace.⁵¹⁹

X. 1- « Récits d'espaces »

Les aéroports ne se ressemblent pas, ni dans leurs structures spatiales, ni dans leurs architectures, ni dans leurs mutations. Pas plus qu'ils ne ressemblent à des gares, du reste, ou des centres commerciaux, des hôtels internationaux,..., tous ces espaces dits « modernes » que Marc Augé amalgame, dans ce qu'il appelle les « non-lieux » de la « surmodernité », considérant que « contrairement à la modernité baudelairienne, [ils] n'intègrent pas les lieux anciens : ceux-ci, répertoriés, classés et promus « lieux de mémoire », y occupent une place circonscrite et spécifique. »⁵²⁰

Reprenant la question aéroportuaire qui, nous l'avons vu, est, pour Augé, emblématique de l'avènement des « non-lieux », nous proposons à partir de nos exemples parisien et New-Yorkais, de montrer que la disparité des situations locales ne tient pas seulement à des questions formelles, mais également à des questions structurelles, qui procèdent de la situation de l'aéroport dans un système urbain local. Empruntant à Michel de Certeau, à la fois le titre de l'un de ses chapitres, et les directions stimulantes qu'il trace dans *L'invention du quotidien*, nous proposons d'éclairer maintenant ces échanges complexes, en reprenant quelques uns des « récits d'espaces » de la ville aérienne.

Nous nous intéresserons en particulier à deux notions couramment convoquées en urbanisme, celles d'icône et de mutation, qui prennent des reliefs particuliers sur nos terrains aériens. Très tôt, l'architecture aéroportuaire aspire à réaliser des monuments emblématiques. L'obsolescence apparaît quant à elle, comme l'un des caractères déterminants de la mutation des aéroports. L'observation des situations

⁵¹⁸ « Atlanta, l'Amérique engorgée », *Le Monde*, 7 août 2007, pp14-15 ; « Lagos : le guêpier devenu plateforme de l'Afrique », *Le Monde*, 8 Août 2007, pp12-13 ; « Londres, Nœud de la planète people », *Le Monde*, 9 Août 2007, pp14-15 ; « Moscou : un pays, deux systèmes », *Le Monde*, 10 Août 2007, pp14-15 ; « Dubai, le « hub » de la mondialisation heureuse », *Le Monde*, 11 Août 2007, pp14-15 ; « Hong-Kong, Objectif Chine », *Le Monde*, 12 et 13 Août 2007, pp14-15.

⁵¹⁹ De Certeau (Michel), *L'invention du quotidien*, op.cit., p181

⁵²⁰ Augé (Marc), *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, op.cit., p100

révèle par ailleurs des disparités importantes dans la façon dont ces notions sont représentées, projetées et matérialisées.

Des icônes du futur, du firmament à la chute ?

Le premier récit sera celui du Terminal de la compagnie aérienne *Trans World Airlines*, dit Terminal TWA, inauguré en 1962, à l'aéroport Idlewild de New York. Parachevant un ensemble urbain et architectural, *Terminal City*, dont nous avons vu que la conception inédite défraie la chronique depuis quelques années, le terminal suscite l'enthousiasme collectif : fierté de la compagnie aérienne qui exhibe une nouvelle image de marque, consécration pour la *Port of New York Authority* qui, après 20 ans de luttes acharnées, réalise un équipement hors normes, stimulation pour la communauté architecturale américaine, adhésion du public à l'ère du *jet age* incarnée dans cette architecture à la fois glamour et futuriste, nouvel emblème enfin pour la ville de New York qui aspire à faire de l'aéroport la vitrine du monde, réuni dans la paix d'après guerre.

Autre récit, celui, parallèle, de l'aérogare d'Orly Sud, première grande réalisation aéroportuaire française d'après-guerre. La France l'a inauguré l'année passée, en la personne du Général de Gaulle. Dès son ouverture, l'édifice est admis dans le cercle des grands monuments nationaux. Les visites d'Orly connaissent un succès considérable, dépassant celui de la Tour Eiffel. Salué par la presse, le public et les édiles de l'Etat et des collectivités locales, le bâtiment figure l'une des réalisations phares signant l'entrée du pays dans la modernité économique et technique.

Les deux aérogares figurent des questions architecturales inédites, un nouveau type de bâtiment, un déplacement des portes d'entrée urbaines et territoriales. Bien que d'inspiration et d'architecture différentes – expressionniste pour le premier, moderniste pour le second -, elles matérialisent toutes deux la transition d'un mode de transport embryonnaire vers un transport commercial certes encore réservé à l'élite, mais destiné dans un avenir proche à être massifié. Cette évolution profonde se traduit en particulier par l'émergence de nouveaux *process* techniques et fonctionnels. A New York et Paris, ces nouvelles questions posées à l'architecture trouvent des réponses contrastées. Le terminal TWA est une grande structure de béton sans aucun obstacle intérieur, ni cloisonnement ni angle droit. Volume sculptural, courbes omniprésentes, dénivelés en pente, perspectives ouvertes, l'architecte propose de vivre une expérience de la fluidité dès l'arrivée au terminal. De son côté, Orly Sud, mégastructure d'acier et de verre, conçue selon les nouvelles techniques de standardisation, privilégie une approche rationnelle du voyage aérien.

Par leur destination et leur matérialité, par la symbolique qu'elles incarnent dans un contexte où triomphe l'ère du progrès, ces constructions deviennent rapidement des icônes nationales. Les deux bâtiments cristallisent l'aboutissement du récit fulgurant du rêve aérien, récit qu'ils nourrissent à leur tour en devenant le cadre d'un spectacle public constamment renouvelé. Les dimanches à Orly sur les grandes terrasses, la mise en scène glamour de l'arrivée des stars mondiales en visite à New York, construisent peu à peu une imagerie du spectacle aéroportuaire.

Le cinéma se transporte à maintes reprises en ces lieux, introduisant ainsi des références symboliques dans les films en gestation, et contribuant en retour, par le succès de ces derniers, à intégrer plus encore les bâtiments dans l'imaginaire populaire⁵²¹.

Et pourtant, malgré cette congruence de l'histoire de la construction de deux icônes nationales, malgré l'immense succès qu'elles ont rencontré, le destin de ces bâtiments a emprunté des voies différentes. En 1997, l'aérogare d'Orly Sud a fait l'objet d'une profonde rénovation. Après plus de 30 ans de bons et loyaux services, le bâtiment avait besoin d'une réhabilitation. Il nécessitait aussi un certain nombre d'adaptations, compte-tenu de l'évolution du trafic et des procédures. De son côté, le Terminal TWA est tombé en disgrâce. Fermé en Octobre 2001 à la suite de la banqueroute de la compagnie aérienne, il a frôlé de peu la destruction et ne doit son salut qu'à la mobilisation d'une poignée d'architectes dans le monde entier, qui sont parvenus à obtenir son inscription comme *National Landmark*. Ce statut ne constitue toutefois pas un sésame pour l'avenir, sa rénovation étant conditionnée à la recherche d'un partenaire susceptible de reprendre l'ouvrage de l'aérogare et d'en financer les travaux.

Nouvelle jeunesse pour l'un, abandon relatif pour l'autre, comment peut-on expliquer que des bâtiments emblématiques de l'histoire des aéroports aient, de part et d'autre de l'Atlantique, des destins si contrastés ? La structure et les principes architecturaux adoptés pour le terminal TWA, seraient-ils en cause dans cette impossibilité apparente de projeter un avenir pour le bâtiment ? Deux objections au moins convainquent du contraire. D'une part, l'aérogare fut utilisée à ces fins jusqu' à une date avancée (2001) et ne doit sa fermeture qu'à une circonstance extérieure, la banqueroute de son propriétaire. D'autre part, des projets alternatifs associant des experts aéroportuaires ont développé l'idée selon laquelle l'aérogare pouvait être rénovée et agrandie dans le respect de ses qualités originelles, tout en accueillant les fonctions modernes dont sont dotées les aérogares les plus récentes.⁵²² Enfin, une aérogare, qui s'est inspirée de l'aérogare de Saarinen, tout en développant ses propres concepts, est actuellement en cours de rénovation. Il s'agit de l'aérogare 1 à Roissy-Charles de Gaulle. Son architecte, Paul Andreu, avait d'ailleurs été fortement impressionné par les deux aérogares réalisées par Saarinen, à New York et Washington. D'abord parce que ces bâtiments exprimaient une transition du monument à l'événement, que l'auteur de Roissy appelait de ses vœux : « Twa et Dulles, ce sont des événements spatiaux (je préfère ici ce terme à celui de monument qui prête à trop de discussions) – des événements spatiaux fonctionnellement clairs et logiques, parfaitement cohérents avec le caractère public du bâtiment et avec les caractéristiques psychologiques du passager. ». Ensuite, parce que les deux bâtiments affirmaient une foi optimiste dans le progrès technique, non seulement en l'adoptant mais aussi en l'anticipant. Malgré leur vie éphémère, les salles d'embarquement mobiles de l'aéroport de Washington-Dulles furent saluées comme innovation. De même, les façades en rideaux d'air, que Saarinen proposa pour le terminal TWA, finalement non réalisées, témoignent de la foi confiante

⁵²¹ *Men in Black* (Barry Sonnenfeld, 1997) et *Catch me if you can* (Steven Spielberg, 2002) figurent parmi les derniers films tournés pour partie dans le terminal TWA.

⁵²² A l'initiative de la *Municipal Art Society of New York* (MAS). "MAS shows that Saarinen's TWA terminal can fly again." et "The TWA terminal saga continues.", 2001, Source www.mas.org

qu'avait l'architecte dans les possibilités de la technique. « C'est peut-être en cela qu'elle sont datées ! », ajoute Paul Andreu, toujours à leur propos. « Avec Roissy 1, nous avons essayé de rester dans la ligne des aérogares de Saarinen – cela peut sembler curieux car tout est en fait différent- dans la fonction elle-même et la taille, mais aussi le vocabulaire technique et formel. Mais nos intentions n'étaient pas de redire, mais plutôt de reprendre un certain rapport à la foule, avec réduction des moyens au profit d'une expressivité plus grande de l'espace. »⁵²³

Plus de 30 ans après son ouverture au public, Roissy 1 fait aujourd'hui l'objet d'une rénovation profonde. Si, à l'origine de ce nouveau projet, l'ambition ne faisait pas complètement l'unanimité – des services d'Aéroports de Paris ayant proposé la destruction du bâtiment et la reconstruction d'un bâtiment neuf en lieu et place -, très vite, les esquisses et les discussions montrèrent que la rénovation pouvait restaurer les qualités d'origine du bâtiment tout en s'adaptant aux caractéristiques actuelles et à venir du *process* aéroportuaire.⁵²⁴

La saga TWA

La situation du terminal TWA n'est donc pas du simple registre technique, architectural, financier, fonctionnel, même si des difficultés de ce type persistent et ne sont certainement pas à sous-estimer. En fait, elle semble aussi procéder largement d'un contexte local. De même qu'Orly Sud, nous avons vu que le terminal TWA a été le fruit d'un imaginaire collectif auquel une grande partie de la société américaine a adhéré. Aujourd'hui, des événements précipitent ou cristallisent sa mutation, brisant vraisemblablement le pacte par lequel l'icône est née. Compagnie, autorité aéroportuaire, ville, architectes, public, ne convergent plus vers les mêmes objectifs. Certes, tous projettent un futur pour le bâtiment, mais selon des vecteurs qui actionnent une violente controverse.

En quelques mots, nous expliquons ici l'objet de ces débats. Pour que l'aéroport Kennedy poursuive sa croissance, la *Port Authority* souhaite en renouveler ses parties constituantes de façon radicale : agrandir, moderniser, standardiser. L'autorité veut intégrer l'ère du *MegaTerminal*. Dans ce cadre, un projet ambitieux a été développé. Seul hic ! La *Port Authority* renonce à maintenir le terminal TWA dans son usage premier d'aérogare, arguant du fait que celui-ci ne saurait satisfaire ces exigences. Selon l'autorité, son avenir passe par l'adjonction dans son immédiate proximité d'une nouvelle aérogare, la suppression des satellites qui formaient les deux antennes d'embarquement, ainsi qu'une reconversion du bâtiment central, à des usages dont les programmes sont à rechercher. Face à ces projets, des associations de préservation du patrimoine historique et quelques figures de la critique architecturale, dénoncent l'amputation et l'abandon du bâtiment de Saarinen, vide et sans programme, et son

⁵²³ Andreu (Paul), « Les grands aéroports, Prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture, op.cit., p31

⁵²⁴ Roseau (Nathalie), « Réhabiliter Roissy 1 » dans *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les cahiers des semaines des savoirs, La maison de l'environnement, Aéroports de Paris, 1999, pp28-31. Plus généralement, sur la problématique de l'avenir patrimonial des aéroports de plus de 30 ans, lire de Hawkins, Lechner, Smith, *Historic airports*, op.cit., pp221-236

encerclément par une structure qui risquerait de porter largement atteinte à son intégrité.⁵²⁵

Dans l'espoir d'un consensus, la *Port Authority* continue d'accumuler les pistes de reconversion du terminal en musée, pôle de services ou lieu d'expositions, projets qui ne convainquent toujours pas, ni la presse, ni la communauté architecturale pour qui le changement d'usage constituerait une première dénaturation irréversible de l'œuvre. De leur côté, des associations produisent des plans alternatifs qui suscitent également des critiques dans la presse quotidienne.⁵²⁶

Le dernier événement en date, qui fit la chronique en 2004, atteste encore de l'écart des représentations et de la radicalité des clivages. Une manifestation singulière devait prendre place dans le terminal, intitulée *Terminal 5*, nouvelle appellation du terminal. A l'initiative de Rachel Ward, commissaire de l'exposition, cette exposition aspirait à utiliser le terminal à la fois comme cadre d'exposition et source d'inspiration pour des artistes.⁵²⁷ Comment l'aéroport devient-il à la fois lieu et objet d'art? Tel était l'objet de cet événement artistique, dont la promotion avait largement été faite dans les milieux New-Yorkais. Exposition qui promettait par ailleurs, au-delà de son intérêt propre, de susciter un nouveau débat sur l'avenir du bâtiment. Malheureusement, cette exposition n'aura duré que ... 1 minute, la *Port Authority* ayant décidé de fermer l'exposition pour des raisons de sécurité et de protection du bâtiment. L'événement créa un épisode critique dans cette longue crise, marquant une nouvelle fois l'échec de la mobilisation autour d'un projet fondateur.⁵²⁸

Appels internationaux, projets alternatifs, prises de position dans la presse, manifestations publiques, l'aéroport surgit à nouveau sur la scène médiatique. Les échecs répétés des différentes tentatives de mobilisation traduisent la fissuration du système de représentations qui avait concouru à créer d'une part *Terminal City*, d'autre part le terminal TWA. Dans ce contexte, les seules images du terminal TWA défendu comme icône d'un paradis perdu ou pourfendu comme bâtiment obsolète, suffisent-elles à nourrir le débat? L'image icônique du monument intouchable est-elle la seule pertinente alors que d'autres fondements du bâtiment pourraient tout aussi bien le servir et révéler sa fécondité? La modernité du Terminal TWA résulte de ce qu'il a anticipé nombre de questions contemporaines. Ainsi en est-il des questions d'adaptabilité des *process* et des fonctions dans l'espace. Innovation, flexibilité, mais aussi mise en spectacle et image de marque, le « logiciel » selon lequel a été conçu le Terminal TWA est-il fondamentalement différent de celui qui serait le nôtre actuellement ?⁵²⁹

⁵²⁵ "TWA's fight for flight: what preserves a landmark most?", *Architectural record*, Novembre 2001, pp63-66 ; "Will this bird fly?", *Architecture*, Décembre 2001, pp100, 104

⁵²⁶ Muschamp (Herbert), "Architecture hands off the baton to preservation", *The New York Times*, 4 Avril 2001, p B3

⁵²⁷ Ward (Rachel K.), *Terminal 5*, op. cit.

⁵²⁸ Vogel (Carol), "Port Authority shuts Art exhibit in Aftermath of Rowdy Party", *The New York Times*, 7 Octobre 2004; Czarniecki (John E.), Assoc. AIA, "Art Exhibition at JFK Airport's TWA terminal Abruptly shut down", *Architectural Record*, 11 Octobre 2004.

⁵²⁹ Thomas Mellins recommande également la rénovation du terminal TWA dans un esprit qui permettrait de renouer avec l'esprit de prototype, technologique mais également architectural et urbain, qui a fondé les réflexions originelles de l'aéroport. Mellins (Thomas), "Under American skies: preserving the historic architecture of New York City's airports", in *Historic airports*, op.cit., pp133-135

Ces observations nous amènent à nous réinterroger sur la notion d'icône. Ce qui fait que les bâtiments aéroportuaires ont aujourd'hui leurs défenseurs, tient non seulement à leurs qualités propres, mais aussi à la signification dont ils sont l'écho dans l'imaginaire collectif. En grec, *eikon* signifie représentation, image. Dans la construction de la ville moderne, l'icône constitue une réponse au défi de l'immensité du champ urbain. Dans un atlas interactif des « icônes urbaines », Philip Ethington et Vanessa Schwartz proposent de considérer l'icône comme l'expression d'une condensation du signifiant urbain, d'une réduction de la ville comme institution complexe, dans une image radicale. Elle prolonge par la pratique cette représentation de la ville comme collection de signes, qui transforment le chaos de l'expérience urbaine en un savoir et des images. Là où la spatialité physique échappe à l'intelligibilité humaine, là où les représentations sont prolifiques, là où les transformations sont accélérées, l'icône permet pour certains, de façon métonymique, de substituer à un tout multiplié et insaisissable, une représentation simplifiée.⁵³⁰

Dans l'univers aéroportuaire, la notion d'icône prend un relief particulier, d'autant plus aigü que, très tôt, l'aérogare a constitué un étendard des villes, symbole de leur entrée dans la modernité mondiale. Monument frontière, cette figure de l'imaginaire présentait certaines ambiguïtés qui éclatent au grand jour sur la scène de l'aéroport de JFK, ou au contraire se perpétuent dans une nouvelle voie à Orly ou Roissy. Ici et là, celle que les gestionnaires d'aéroports célébraient hier comme le futur réalisé, ne l'est plus aujourd'hui. « Antique » pour Roissy 1, « Faded » pour le terminal TWA, elle n'incarne plus la nouveauté du présent et, au mieux, est reléguée à un temps passé.⁵³¹ Emblème puissant de ce qui fut nouveau à une époque, les aérogares peuvent rapidement être considérées comme archaïques.

Dans cette perspective, on pourrait tout aussi bien inverser notre grille de lecture des deux situations. Dans une dimension positive, la controverse de TWA peut être lue comme le signe annonciateur de réflexions fécondes sur l'avenir de la notion de patrimoine, dont la dimension narcissique serait conjurée.⁵³² La médiatisation intense de l'affrontement cristallise en quelque sorte une nouvelle étape de la formation de l'imaginaire, la ville aérienne, retrouvant ici un nouveau terrain d'expérimentation, comme matérialisation des anticipations urbaines. La saga TWA, comme l'appelle la *Municipal Art Society of New York*, actionne tout un champ de questions inédites, qui font pénétrer à nouveau l'aéroport dans le débat urbain, et de façon préfiguratrice. Hier l'emblème national, aujourd'hui délaissé, le terminal va peut-être redevenir, à la faveur de ces débats inédits, l'icône d'un futur à construire, engageant un nouveau cycle de projection. C'est peut-être dans cette recherche d'un nouveau sens que les acteurs de l'avenir de JFK dénoueront l'inextricable conflit qui laisse depuis 6 ans le terminal TWA inanimé.

⁵³⁰ Sur le phénomène moderne d'entrée des villes dans l'ère de l'*Iconization*, consulter et lire de Philip Ethington et Vanessa Schwartz. Ethington (Philip J.) and Schwartz (Vanessa R.), "Introduction : An Atlas of the Urban Icons Project", *Urban History*, 33, 1 (2006). Cet atlas bénéficie d'un site multimedia.

⁵³¹ « Pourquoi Roissy craque ? », *Le Monde*, 30 Juin 2007, p3

⁵³² Choay (Françoise), *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, 1999, pp181-188

Mutations organiques

Notre deuxième spectre de récits prolonge le précédent en l'élargissant, puisqu'il s'intéresse aux mutations de l'aéroport dans son ensemble. Le chapitre 7 a dévoilé les grands projets aéroportuaires réalisés en Asie d'un seul tenant. Mais, comme leurs aînés, ceux-là devront sans doute un jour se transformer, se renouveler en s'appuyant sur les structures qu'ils ont réalisées. Certes le gigantisme des enveloppes et des espaces est là pour conjurer le spectre de l'obsolescence, mais que nous réserve l'avenir ? Pour les aéroports européens et nord-américains, par exemple, cette question est devenue une préoccupation permanente.

Ici aussi, leurs cycles de mutation sont révélateurs de divergences culturelles. A Roissy, l'aéroport évolue selon un processus permanent de rationalisation. Le plan initial déployait plusieurs exemplaires de Roissy 1 sur le territoire de l'aéroport. Peu après l'ouverture de l'aéroport, les données se modifient. La massification du transport impose de raccourcir le passage de la route à la piste. Naît alors une nouvelle génération d'aérogares. Le dispositif retenu pour Roissy 2 privilégie un développement segmenté et continu, par addition successive d'éléments. Articulés autour du sillon linéaire des infrastructures terrestres, quatre modules sont réalisés jusqu'à l'avènement de l'ère des *hubs*, qu'inaugure la gare TGV. Viennent après les aérogares consolidées, à la fois mégastructures et ouvrages d'art, incarnant un troisième type. Dans cette structure organique, les aérogares anciennes se transforment, les nouvelles s'agrègent, interrogeant à chaque fois les parties et le tout. L'ensemble évolue selon une logique de stratification

A Kennedy, la forme urbaine idéalisée de *Terminal City* a volé en éclats, dépouillée par l'évolution ininterrompue du trafic et de la technique. Dans le courant des années 80, Ieoh Ming Pei avait été sollicité par la *Port of New York Authority*, pour étudier la possibilité d'une extension et d'une rationalisation du fonctionnement de *Terminal City*. L'architecte avait proposé l'implantation d'un immense terminal central, occupant la *plaza* urbaine dessinée par Harrison, et destiné à concentrer une partie du trafic, tout en assurant la fonction de pôle d'échanges de l'aéroport. Le projet n'a pas abouti, faute de financements. Depuis, le processus de renouvellement, pour les uns, ou de dégradation, pour les autres, s'est à nouveau enclenché. Seules deux aérogares, inaugurées au début des années 60, ont survécu aux rénovations successives. L'une est celle de TWA, l'autre celle de PAN AM, aujourd'hui tristement délabrée. L'architecture en est le témoin le plus visible, mais c'est l'ensemble qui cristallise la tension entre le projet d'origine et la réalité actuelle. La grande esplanade centrale, les jeux d'eau et jardins, ont disparu. L'aéroport s'est détruit pratiquement en entier pour se reconstruire sur la trame d'une « cité » vieille de... 40 ans !

X. 2- L'historicité de l'imaginaire

Comme les villes dont ils sont les « ports aériens », les aéroports procèdent d'une histoire qui leur est propre. Ils racontent des promesses ou des obsessions : celle de leur ville et celle du futur qu'elle veut réaliser ou conjurer. Nous revenons ici plus largement à la question de l'historicité, en explicitant en quoi les notions de récit, de futur, et d'inconscient urbain, agissent sur la formation des lieux aéroportuaires.

Le récit créateur

La narration du récit possède en elle-même, une dimension culturellement créatrice, lorsqu'un ensemble de circonstances se trouve réuni. Nous l'avons vu à propos de l'« affaire » TWA, la narration organise ici l'espace de la controverse. La masse des représentations hétérogènes que la densité de l'histoire de *Terminal City* a créées, a multiplié les interactions entre images, entre acteurs, entre projets. Conflictuelles ou ambiguës, elles n'en sont pas moins fondatrices de nouvelles figures à venir.⁵³³

Citant comme exemple l'édification du réseau routier en France au cours du XVIIIème siècle, influencée par le système urbain préexistant tout en modifiant à son tour la géographie urbaine, Bernard Lepetit concluait que cette « forme d'aménagement du territoire » permet « de souligner la manière complexe dont le système urbain participe à son propre devenir, dont il est à la fois, pour utiliser le vocabulaire de la statistique, une variable explicative et une variable expliquée [...]. Ainsi, en produisant du neuf avec le vieux et du vieux avec le neuf, le système urbain est en permanence dans un déséquilibre partiel. Il est à tout instant engagé dans un processus historique de transformation sur lui-même. »⁵³⁴ Il nous semble que cette notion de « variable explicative et expliquée » est stimulante pour caractériser le rapport de l'aéroport à son devenir, dans ce méta-récit qu'il projette au fur et à mesure qu'il se construit.

Militant pour considérer l'histoire urbaine comme *histoire problème*, Bernard Lepetit proposait de « reconnaître la diversité des formations humaines qui se succèdent derrière l'apparence permanente des sites et du vocabulaire pour contribuer à une définition historique de l'urbain [...] et, au lieu de réduire la complexité de la ville, [de s'efforcer] d'en jouer pour comprendre les processus par lesquels les acteurs redéfinissent en permanence, à la fois sans le vouloir et en le voulant, l'organisation du social au sens large.»⁵³⁵

L'observation des mutations du réel nous montre que les problématiques contemporaines, trouvent des réponses différentes dans des lieux pourtant relevant *a priori* de ce que Saskia Sassen appelle la « ville globale ». De New York à Hong Kong, deux archipels du capitalisme expriment des destins

⁵³³ De Certeau (Michel), *L'invention du quotidien*, op.cit. p185

⁵³⁴ Lepetit (Bernard), *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin-Michel, 1988

⁵³⁵ Lepetit (Bernard), « La nouvelle histoire urbaine », op. cit., pp27-34

différents. L'un détruit et reconstruit sur place, l'autre s'ouvre à son nouveau destin d'emblème du pouvoir mondial de la Chine, en élargissant ses dimensions, ses limites et son rayonnement. D'une certaine façon, l'aéroport Hong-Kongais « raconte » sa relation étroite et organique avec sa ville, tout comme le futur de sa délicate intégration dans un grand empire. Le récit est éminemment politique. Il est aussi urbain. Pour l'étranger qui arrive dans l'archipel au crépuscule le parcours de l'aéroport vers la ville dense, Irévèle des vibrations fantastiques, celles d'une ville qui se renouvelle entièrement et en permanence.

De même, les notions d'icône et de mutation n'ont pas le même sens à New York qu'à Paris. Manhattan s'est constituée par renouvellement permanent, s'appuyant sur sa grille foncière comme structure urbaine, tout comme Kennedy s'appuie sur la trame ovale de *Terminal City*, pour se renouveler entièrement. De leur côté, Orly puis Roissy préservent leurs monuments et opèrent leur mutation par la rénovation, le desserrement ou la densification.

Dans l'éclairage qu'apporte le décryptage de l'imaginaire, ceci n'est désormais plus étonnant. A l'instar de la ville, l'aéroport peut être considéré à la fois comme le produit et le moteur d'une histoire propre, déterminée par le système de représentations des acteurs qui ont pris part à sa construction puis à sa mutation. Pour peu que l'on accepte cette perspective, on peut alors entrevoir une première explication à l'étrangeté apparente de ces destins divergents.

Le futur au présent

A plusieurs titres, l'aéroport revient sur la question du temps. Cette dimension revêt d'ailleurs des dimensions particulières dans la formation de l'imaginaire de la ville aérienne. Le mode de transport lui-même remet à plat les notions de distance et d'accélération. Si la vitesse aérienne n'est pas, à l'origine, le trait le plus révolutionnaire de la mobilité aérienne, - le saut le plus spectaculaire des vitesses moyennes de croisière, de 250 km/heure à 900 km/heure en 20 ans, se produira après-guerre -, l'ubiquité aérienne très tôt fait partie de l'imaginaire.

La métaphore de la compression du temps se transfère sur l'imaginaire urbain. Le futur auquel nous invite la ville aérienne, nous ramène sans cesse à la ville du présent. D'abord, par l'entremise de son objet principal d'inspiration. La technique aérienne est bien réelle et ses progrès sont tangibles. Même s'il paraît fantastique, le futur, comparé à la prouesse accomplie, ne semble plus inaccessible. La conquête de l'air réalisée, pourquoi ne pas envisager la reconquête de la ville ? De l'exploit aérien à l'exploit urbain, il n'y a qu'un pas à franchir !

C'est ensuite par les fonctions pratiques de l'imaginaire, que le présent est mis en abyme : critiqué, contesté, légitimé, déformé. Pour se construire, l'imaginaire de la ville aérienne s'approprie les représentations urbaines contemporaines. Pour se projeter, il s'en détache. Dans ce dialogue avec le présent, l'imaginaire incarne à la fois un futur amplificateur et un futur alternatif de la ville. Dans une dimension positive, l'aéroport incarne un futur prospectif et un panel des questions urbaines les plus stimulantes. Dans une dimension négative, l'accumulation l'assimile à un

perpétuel futur antérieur et une condensation des problèmes urbains les plus aigus. Cette compression tendue des références peut expliquer ce double sentiment schizophrène de rejet - dû à la perte apparente d'une intelligibilité du lieu -, et de fascination - dû à l'espoir d'un renouvellement des questionnements urbains -. Sentiment qui n'est pas nouveau, comme l'atteste le corpus analysé. Richard Neutra accuse en 1930 l'obsolescence des lieux de transport et propose d'y remédier dans son projet d'aéroport transfert. Reyner Banham se plaint en 1962 du paysage « hystérique » de l'aéroport, tout en épousant l'imagerie fantastique d'Archigram. C'est finalement dans une double dimension, rétroactive et prospective, que l'imaginaire de la ville aérienne se construit et se projette. Pour reprendre les termes de Bernard Lepetit, il est en quelque sorte une « variable explicative et expliquée » de la ville en devenir.⁵³⁶

Cette dimension du futur à réaliser, constitue l'un des moteurs de la vitalité de l'imaginaire. Mais la réalité de l'imaginaire lui donne une ambition presque impossible, celle de ne pas décevoir le rêveur. L'intensité de l'imaginaire aéroportuaire, n'est-elle pas couplée à l'ampleur des critiques dont les aéroports font l'objet ? Et le retentissement de la désillusion, n'est-il pas à la hauteur de ses merveilleuses espérances ?

Lu au prisme du mouvement de son imaginaire, le futur révèle une historicité propre. C'est d'ailleurs dans cette direction qu'Ernst Bloch interprète l'utopie. Pour le philosophe, elle peut en effet être comprise comme un retour sur le passé. Elle y retrouve ce qui ne s'est pas conformé, ce qui n'est pas rentré dans l'esprit dominant aux différentes époques historiques. L'utopie exhume ce qui a été occulté, enfoui par le passé, ou ce qui est resté à l'état de traces et a été rejeté ou déformé. Mais l'utopie est aussi faite de relations au futur, un futur répétitif ou au contraire un futur de rupture complète avec le donné.⁵³⁷ En cela, l'imaginaire agit comme un moteur créateur ou même, pour reprendre l'expression d'Antoine Picon, comme « accoucheur » des interrogations latentes.⁵³⁸

Nous l'avons vu, c'est souvent comme catalyseur que la ville aérienne cristallise de nouvelles perceptions ou de nouveaux modèles. L'imaginaire n'est donc pas une création pure affranchie d'un quelconque contexte. Il s'inscrit dans un terreau d'idées et de croyances, qu'il met à jour selon ses vecteurs propres. Il met en mouvement le vaste monde des projets et des idées, qui n'avaient pas su trouver le bon éclairage pour se mettre en valeur. Pour Ernst Bloch, c'est dans cette dialectique entre passé, présent et futur, qui l'ancre dans l'histoire et dans le réel, que la conscience anticipatrice critique le monde et la société, et construit ses représentations dans un système ouvert en mutation permanente.⁵³⁹

C'est ainsi que les artistes invités à l'exposition *Terminal 5*, à se projeter dans le Terminal abandonné de Saarinen, ont semble-t-il conçu le devenir de l'aéroport. Reconnaisant le terminal TWA comme « théâtre » imaginé du futur, les auteurs du catalogue de l'exposition *Terminal 5* disent renouer avec la vision de Saarinen,

⁵³⁶ Lepetit (Bernard), « La nouvelle histoire urbaine », in Agier (Michel) et Lepetit (Bernard), eds, *La ville : cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherche française en histoire urbaine*, Enquête : Anthropologie, histoire, sociologie, N4, Editions Parenthèses, Marseille, 1996, p29

⁵³⁷ Bloch (Ernst), *Le Principe Espérance, II, Les épures d'un monde meilleur* op. cit.

⁵³⁸ Picon (Antoine), *Les Saint-Simoniens, Raison, imaginaire et utopie*, op. cit., p303.

⁵³⁹ Vincent (Jean-Marie), Article Bloch (Ernst), in Riot-Sarcey, *Dictionnaire des utopies*, op. cit., pp 29-30

pour créer de nouvelles expériences et inventer un nouvel optimisme du futur : « Le tunnel lumineux du terminal [...] incarna de tout temps la perfection de l'expérience symbolique du futur. Avec ses points de fuite plongeants et ses voûtes élancées, le parcours théâtral de Saarinen accompagne, si ce n'est même initie, les idéaux utopiques de la transcendance du transport. Cet endroit spectaculaire fut le lieu de la romance et de la projection, une renaissance au futur, ou, du moins, une renaissance dans la vision du futur de Saarinen. »⁵⁴⁰

L'inconscient de la ville

Imaginée ou réelle, construite ou modifiée, la ville aérienne s'est construite à partir de la ville, dont elle figure en quelque sorte le futur projeté. Paul Andreu a bien conscience du dialogue intime que nouent la ville et l'aéroport, non pas seulement dans ses liens physiques, mais aussi dans ses échanges visibles, qui rendent les deux pôles indissolublement liés. « Les mêmes théories, les mêmes idéologies, tout naturellement se retrouvent et l'on pourrait sans doute illustrer par des plans de masse d'aéroports toutes les théories, essais ou projets urbanistiques. On pourrait aussi comparer et associer projets d'aéroports et projets d'hôpitaux, de centres commerciaux, d'universités. Sans doute parce que tous ces éléments, arrachés à la ville, en gardent le souvenir ou la nostalgie, sans doute aussi parce qu'une logique de l'assemblage des fonctions fait qu'une urbanité, amoindrie ou peut-être nouvelle, tend à se recréer. »⁵⁴¹

Plus encore, il semble que la ville aérienne et sa matérialisation la plus apparente, l'aéroport, fonctionnent comme des « scènes », - concept que nous allons développer -, sur laquelle une bonne partie des protagonistes de l'urbain a projeté et continue de projeter, pour reprendre les termes de Hubert Damisch, « les rêves, les désirs, les espoirs, sinon les utopies, mais aussi bien les obsessions, les cauchemars, les peurs, les fantasmes de toute sorte que faisait, et continue de faire naître en elle, l'énigme de son propre destin. De les projeter, ces rêves ou ces fantasmes, et de les mettre en scène, de les incarner en des figures multiples et contradictoires. »⁵⁴²

Dans son étude des relations complexes qu'entretient l'Europe avec l'Amérique, Damisch recourt au concept de « scène » pour caractériser cet inconscient à la fois projeté et rejeté, qu'est l'Amérique pour l'Europe.⁵⁴³ C'est un dialogue virtuel que Damisch met à jour entre les deux continents, en montrant comment l'un et l'autre n'ont pas cessé de se regarder pour se construire et se définir. En ce sens, ville aérienne et ville semblent avoir fonctionné comme une seule scène, celle

⁵⁴⁰ «The luminous tunnel of Eero Saarinen's TWA terminal at JFK international airport was always the perfect symbolic experience of the future. With its plunging vanishing point and soaring roofline, Saarinen's theatrical passage embodied, if not created, utopian ideals of transcendence and transportation in travel. This dramatic egress was a site for romance and projection; a birthing into the future – or, at least, a birthing into Saarinen's vision of the future » McGraw (Hesse), "Rioji Ikeda", in Ward (Rachel K.), *Terminal 5*, op. cit., p 114

⁵⁴¹ Andreu (Paul), « Les grands aéroports, Prévisions et réalisations », op.cit., pp13-14

⁵⁴² Damisch (Hubert), *Skyline, La ville Narcisse*, op. cit., p95

⁵⁴³ Sur la construction de l'Amérique comme « scène de la vie future », lire aussi de Damisch (Hubert), « La scène de la vie future », in Cohen (Jean-Louis) et Damisch (Hubert), *Americanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS, Flammarion, 1992, pp9-24.

d'une ville qui s'inquiète de son futur, et projette dans la ville aérienne, ses rêves, bons ou mauvais. Scène d'une fiction qui conduit la ville à se détourner d'un passé dont elle emprunte l'identité pour s'interroger sur son avenir. Scène d'une représentation qui interprète et cristallise les désirs urbains. Scène aux contours fluctuants, puisque c'est précisément ces jeux de miroirs qui la constituent. C'est en cela que la ville aérienne fait écho aux « scènes du futur » de Hubert Damisch, ces espaces où « les structures ne sont pas en nombre fini et qui semble toujours en détenir d'inédites en réserve. »⁵⁴⁴

Ces mutations procèdent d'une structure invisible, qui prend appui sur cette relation nouée depuis l'origine avec la ville que la ville aérienne a pour référence. Loin d'être le fruit d'un processus exogène qui nous échappe, les aéroports sont une production de la ville comme conscience collective. Il n'y aurait donc pas vraiment de rupture dans la façon dont évoluent actuellement les aéroports. Seulement une accélération de plus, qui provoque nos schémas de pensée et destabilise un peu plus les références que nous croyions solidement installées.

Conclusion – Lieux de l'imaginaire

En révélant des histoires différentes, les récits mettent à jour la dimension située et localisée de la ville aérienne, et adressent par là-même une critique aux textes qui font des aéroports les emblèmes d'une fin de l'histoire. Ni homogénéisation, contredite par l'empreinte culturelle, ni achèvement des modèles, contredit par le renouvellement incessant. Ce qu'ont révélé les analyses qui précèdent, c'est ce lien étroit entre la *world civilisation* et le *genius loci* qui, dans la chaîne de l'interdépendance entre les divers « milieux », garantit l'apport des cultures particulières à l'universel.⁵⁴⁵ On a ainsi pu voir que l'imaginaire de la ville aérienne avait contribué à la construction de l'identité de la ville, en lui permettant d'exprimer ses attentes par rapport au futur⁵⁴⁶ Loin de s'opposer au réel, l'imaginaire, comme dimension constitutive de la communauté urbaine, est l'un des éléments de sa construction. En se définissant comme *u-topos* de la ville, l'aéroport est devenu pour elle, à la fois un inconscient projeté et une scène du futur. En fonctionnant comme tel, elle a opéré en retour une influence sur le devenir de la ville. Notre perplexité face aux mutations contemporaines gagnerait sans doute à bénéficier du décryptage de ces relations.

⁵⁴⁴ A propos des rapports d'attraction entre Amérique et Europe, Hubert Damisch écrit : « L'Amérique fonctionne comme l'inconscient projeté, et mieux que cela, comme l'inconscient incarné, l'inconscient réalisé d'une Europe qui s'inquiète de son antiquité, réelle ou imaginaire, avec tout ce que cela peut impliquer de sa part en fait de résistances et de refoulement. » Damisch (Hubert), *Skyline, La ville Narcisse*, op.cit., p104.

⁵⁴⁵ Sur cette question du génie des lieux des monuments de la globalisation, lire aussi de Willis (Carol), *Form follows finance*, Princeton Architectural Press, 1995, sur la réalisation de l'Empire State Building à New York City.

⁵⁴⁶ Dans le champ plus spécifique de l'imaginaire des techniques, Patrice Flichy fait écho à ces observations et ajoute que celui-ci « a toujours deux fonctions : construire l'identité d'un groupe social ou d'une société et fournir des ressources qui peuvent être réinvesties directement dans la préparation et la mise en place de projets. » Flichy, *L'imaginaire d'Internet*, op. cit., p254

Conclusion Partie III

L'imaginaire comme médiateur

Dans cette partie, nous avons interrogé l'imaginaire dans son efficace. Spectacularisation ou métaphorisation du réel, exploration de l'ailleurs ou déstabilisation du réel, l'imaginaire s'approprie la mémoire collective et cristallise les questions sociétales. En empruntant les chemins parallèles et croisés de l'utopie et de l'idéologie, il modifie aussi les représentations du réel, décentrant le regard ou déformant le souvenir par exemple. En projetant selon des vecteurs spécifiques, des visions inédites, l'imaginaire a également méta-morphosé le regard, contribuant encore à le distancer du réel, en même temps qu'il le redéfinissait. De cette façon, non seulement l'imaginaire puise dans le réel pour se construire, mais il gagne aussi en réalité spécifique, en modifiant la perception du réel. Certes la ville n'a pas réalisé l'imaginaire, mais elle ne s'en est pas moins transformée dans ses représentations et ses pratiques, sous l'effet de ce que Bronislaw Baczko appelle, à propos de l'imaginaire qui a porté la révolution française, « la réalité de l'imaginaire » : « les utopies gagnent en « réalité » et en « réalisme » dans la mesure où elles s'inscrivent durablement dans le champ des attentes d'une époque ou d'un groupe social, et surtout dans la mesure où elles s'imposent comme des idées-guides et des idées-forces qui orientent et mobilisent les espoirs et sollicitent les énergies collectives. »⁵⁴⁷

Dans ce que Bachelard caractérise comme l'« immanence de l'imaginaire au réel, [le] trajet continu du réel à l'imaginaire à l'imaginaire », dans cette « lente déformation imaginaire que l'imagination procure aux perceptions », la ville est créatrice d'un imaginaire qui affecte son propre devenir.⁵⁴⁸ La ville n'a cessé de figurer une source majeure d'imaginaire pour la ville aérienne, dont l'aéroport a constitué en quelque sorte un terrain d'expérimentation. Ce faisant, l'aéroport comme expression d'une réalité de l'imaginaire, s'est inspiré de l'urbain tout autant qu'il en a redéfini les frontières.

Dans ce récit créateur ininterrompu, les productions matérialisent le passage à la pratique, intégrant, légitimant et distordant les déterminants de l'imaginaire. Une fois passé cet état suspensif de matérialisation, ces réalisations opèrent à leur tour leurs mutations. Le désenchantement ou la nostalgie de l'imaginaire fondateur, combinés à un repositionnement des acteurs, peuvent exercer une influence sur son renouvellement. C'est finalement en retrospective historique, dans cette mise à jour du palimpseste des représentations, que nous pouvons désormais comprendre combien l'imaginaire et la production de l'espace urbain et aéroportuaire, sont inévitablement culturels. Elle montre aussi que c'est autant, sinon plus, le système qui est spécifique, que les représentations.

⁵⁴⁷ Baczko (Bronislaw), *Lumières de l'utopie*, op. cit., p 415

⁵⁴⁸ Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, Essai sur l'imagination en mouvement*, op.cit., 1994, p11

Enfin, plus que la technique dont il s'inspire, c'est l'imaginaire qui modifie profondément nos perceptions et nos rythmes de vie. Certes, le rôle médiateur de l'imaginaire est catalysé par les mutations techniques. Mais il ne saurait s'y résoudre car il est aussi le passeur de nos rêves latents vers des réalités à construire.

CONCLUSION GENERALE

Dans cette enquête sur les discours de la ville aérienne, nous avons souhaité comprendre de quelle façon la conquête mécanique de l'air avait pénétré et transformé l'espace urbain. Nous avons vu que l'invention de la mobilité aérienne avait exercé une influence sur les représentations et les pratiques de l'espace urbain, bien au-delà des lieux matériels de la pratique aérienne, les aéroports notamment. L'étude de l'imaginaire de la ville aérienne nous a paru propice à l'explication des mécanismes de cette diffusion et des mutations induites.

La ville aérienne, récit d'une quête, scénario du réel

L'enquête a établi l'existence d'une « formation discursive », concept introduit par Michel Foucault, que nous avons développé plus haut. Au fil de l'enquête diachronique menée dans les deux premières parties, les auteurs des images et des textes se sont à la fois agrégés et effacés pour faire place à une série de quelques énoncés récurrents, dont les figures revêtent des formes différentes, réapparaissent dans plusieurs systèmes distincts, et sont régulièrement réactivées. La persistance de ces énoncés, l'existence d'un large spectre de dispersion dans lequel ils sont toujours actifs, l'accumulation dense des images et des textes enfin, signent la consolidation d'un système imaginaire.

Narration, réforme, emblème, extra-ville, vitrine, prototype, mutation, la ville aérienne s'est, sans discontinuer, définie par rapport à la ville, dont elle était en quelque sorte, la figure inconsciente et projetée. Ce dialogue permanent qu'a noué l'imaginaire de la ville aérienne avec sa ville d'accostage, se lit également au travers des réalisations issues de l'essor du transport aérien, les aéroports notamment.

De là, il nous est apparu stimulant de suivre le fil de ces échanges pour comprendre comment ces lieux s'étaient construits, à la fois les villes et leurs infrastructures. Lu comme récit « en creux » de leur construction, l'imaginaire se révèle non plus comme fantasmagorie, rayon auquel nombre d'analyses relèguent les images littérales de villes aériennes, mais comme un « autre » cours du réel, dont l'efficace est perceptible. Plusieurs directions éclairent cette perspective.

D'abord, l'imaginaire s'est construit par appropriation d'un contexte technique, urbain et sociétal. Aporie, réflexions prospectives, expérimentations, exploits, transitions : la ville aérienne s'est développée dans cette actualité permanente, dont elle s'est nourrie, tout en l'alimentant en retour. L'imaginaire a catalysé des idées latentes pour les explorer dans un univers, qui pourrait sembler étranger au réel, mais en fait tient plus d'une alternative que d'une fuite du réel, l'interrogeant selon son prisme, et le renouvelant selon ses perspectives.

De fait, ville et ville aérienne ont échangé les idées, les projets puis les réalisations, dans un espace qui les réunissait autant qu'il les séparait. La ville aérienne a exploré et déplacé les frontières de la ville. Elle a tenté de redessiner sans arrêt la totalité urbaine, la rendant lisible, la systématisant ou la « spectacularisant ». En ce sens, la ville aérienne a constitué à la fois un dépassement et un scénario possible du futur de la ville qu'elle prenait pour référence.

Si, de ce point de vue, l'imaginaire de la ville aérienne est particulièrement emblématique, c'est par l'existence de ce discours ininterrompu, qui a permis de cristalliser à la fois une critique et une alternative au réel. Cette vitalité a favorisé une succession florissante de ces *u-topos*, miroirs de la ville que l'on critique, reflets de la ville que l'on désire. Cette énergie ne s'est pas tarie, loin de là : s'inscrivant dans cette réalité de l'imaginaire, à la fois comme représentation et comme projection, le dernier projet d'aéroport de Rem Koolhaas à Djeddah reprend encore ces figures de la narration, de la réforme, de l'emblème, de la vitrine, du prototype, de la mutation, et en même temps, relance un nouvel imaginaire architectural et urbain, destiné à faire débat au-delà de l'enceinte aéroportuaire.⁵⁴⁹

Cet espace aurait pu rester un espace virtuel de débats, d'images et de discours. Mais, à la faveur de l'éclosion de la mobilité aérienne et de sa diffusion prévisible à l'échelle planétaire, des projets ont capté et matérialisé l'imaginaire, en particulier dans le champ des infrastructures aéroportuaires. C'est ici une deuxième dimension du rapport de l'imaginaire au réel, que la recherche a explorée. Elle est d'ailleurs perceptible dans la conception des autres infrastructures immobiles de la mobilité : les *parkways* autoroutiers, les gares de chemins de fer, le réseau métropolitain ou les équipements portuaires, par exemple.⁵⁵⁰ L'infrastructure aéroportuaire n'aurait sans doute pas eu cette apparence si l'aérien n'avait pas suscité un imaginaire aussi proliférant. L'adhésion massive au transport aérien, notamment aux Etats-Unis, mais, on l'a vu, également en France, les dimensions spectaculaires des réalisations, ont leurs origines dans cette multiplication des possibles, qui a proliféré jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale.

L'imaginaire s'est d'autant plus développé qu'à l'origine, la technique et le transport sont restés pendant longtemps à l'état d'ébauche. Dans la transition de l'utopie des possibles vers l'utopie du projet, nous avons vu que la notion de projet collectif prenait le dessus. A la veille de la seconde guerre mondiale, le

⁵⁴⁹ « Nouvel aéroport à Djeddah », in « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, 134-135, Juin 2007, pp304-317

⁵⁵⁰ Par exemple, sur les liens entre le paysage et l'autoroute, lire de Lassus (Bernard) et Leyrit (Christian), eds, *Autoroute et paysage*, Editions du Demi-Cercle, 1994 ; sur la conquête de la ville par l'automobile, lire de Flonneau (Mathieu), *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Hachette, 2005 ; ou sur la naissance des « cathédrales des chemins de fer », lire de Sauget (Stéphanie), *A la recherche des Pas Perdus, Dans la matrice des gares parisiennes, 1837-1914*, Thèse de doctorat en histoire, Université Paris I, 2005 ; ou encore sur les représentations de la « ville maritime », lire les actes du colloque international tenu en 1996 à Brest : *la ville maritime, temps, espaces et représentations*, Actes du Colloque de 1996, Coédition CRBC – UMR 6554 Géolittomer

système des représentations est déjà bien consolidé pour produire un emblème identitaire, incarnant une société, et en même temps, fournir des ressources susceptibles d'être directement mises en œuvre dans la conception des projets. De fait, comme l'écrit Patrice Flichy à propos de l'imaginaire d'Internet, la notion de projet, si elle met en valeur certaines figures clé qui y ont investi leurs talents, s'entend surtout au sens du projet collectif, et non au sens de la production d'un inventeur isolé.⁵⁵¹ Si l'invention de la ville aérienne, et ses diverses matérialisations, procèdent d'une forme de transgression, ces innovations n'ont vu le jour que parce qu'elles étaient légitimées par un ensemble de croyances et de pratiques qui étaient déjà fermement ancrées dans les représentations. Loin d'être le fruit d'une percée radicale ou individuelle, la ville aérienne est le produit d'une synthèse constante entre l'individuel et le collectif, inscrite dans le jeu de l'histoire, au gré des nécessités, des opportunités, des choix, des cultures et des usages.⁵⁵²

Ces deux registres de relation de l'imaginaire au réel, l'un diachronique de la ville aérienne à la ville dont elle est le reflet, l'autre synchronique du discours au projet, puis à la matérialisation, produisent un récit transversal, qui jalonne autant la construction des espaces de la communication, que celle des villes qu'ils irriguent. Les sillons que tracent ces deux directions, révèlent par ailleurs, que la transformation des espaces par l'imaginaire, les inscrit dans un récit situé à la fois historiquement et localement. Pas de fin de l'histoire, ni homogénéisation, les aéroports sont, de même que les villes, inscrits dans un cours, dont le récit a montré que s'il s'accélérait, il n'était cependant jamais le même.

Il nous semble d'autant plus utile de mettre à jour cette écriture invisible, qu'elle peut faciliter la compréhension de la ville. En effet, le chaos dont on parle aujourd'hui à propos de la ville contemporaine, n'a rien du hasard, si l'on comprend que l'imaginaire a non seulement façonné l'aéroport, mais a aussi contribué à modifier les cartes de représentation. La conquête de la troisième dimension, le développement des techniques, qui ont permis d'y naviguer, ont, peu à peu, imprégné l'espace urbain au sol, y laissant des traces structurantes, qui vont bien au-delà des équipements de la pratique aérienne, *stricto sensu*. La possibilité avérée du survol, de plus en plus rapide, des villes, et son accomplissement, ont conduit à modifier de façon perceptible les modèles de représentation architecturale, urbaine et esthétique. Tout comme l'appréhension de la vitesse, ou le spectacle de la puissance, qui ont catalysé de gigantesques prouesses, la ville s'étant sublimée pour réaliser ses fantasmes les plus héroïques. Finalement, nos projections portent autant, sinon plus, sur les représentations que sur les phénomènes. Ce récit en creux éclaire la lecture de notre environnement, notamment de sa dimension esthétique. C'est en cela que sa mise à jour constitue une condition nécessaire à sa transformation.

⁵⁵¹ C'est aussi l'une des conclusions de Patrice Flichy, qui remet en question l'image de l'inventeur génial ; Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, op.cit., p254

⁵⁵² Hilaire-Pérez (Liliane) et Garçon (Anne-Françoise), eds, *Les chemins de la nouveauté. Innover, inventer au regard de l'histoire*, Paris, 2003

Ville et innovation

« Des récits ‘marchent’ devant les pratiques sociales, pour leur ouvrir un champ. »⁵⁵³ La conquête mécanique de l’air a cristallisé un imaginaire latent qui ne demandait qu’à éclore, mais n’avait pas su trouver les canaux pour s’épanouir. L’intersection des deux champs, urbain d’une part, et technique de l’autre, avec ses dimensions d’innovation, de diffusion et de réception, a catalysé de nombreux développements : une profusion d’images et de textes d’abord, des projets avortés ou réalisés ensuite, enfin des réalisations cantonnées à une enclave ou diffusées dans l’espace de la ville.

Mais ce que montre la recherche, c’est que tous ces « produits » du choc de la rencontre de la conquête de l’air avec la ville, ne sont pas des créations pures, surgies de nulle part, mais sont issues d’un large espace de débat, qu’ils ont réussi à capter, synthétiser et renouveler. La mise à jour du cadre qui permet à l’imaginaire d’éclore, de s’épanouir et de se réaliser pour partie, est donc utile à plusieurs titres. Nous l’avons vu, il permet de comprendre la matière des lieux et, de là, d’agir sur les projets et les mutations à venir. Mais il apporte également un éclairage sur la façon dont les imaginaires du futur cristalliseront et influenceront à nouveau les transformations urbaines. De l’utilité d’une recherche sur l’imaginaire, car celle-ci a deux fonctions. D’une part, elle peut aider à repérer les cadres de référence dans lesquels se situe l’action, d’autre part, les différents « cas » passés constituent autant d’expériences et d’entraînements à l’action pour les futurs systèmes imaginaires. Car, sans craindre de contrarier les Cassandre nous annonçant la fin de la ville, notre vision urbaine, loin de s’appauvrir, ne cesse de s’enrichir.

A ce titre, un retour sur le passé nous permet de projeter notre recherche sur de nouvelles perspectives. Notre récit révèle en effet une parenté forte de la ville aérienne avec l’imaginaire maritime. Comme l’eau, l’air est un fluide, insaisissable et diffus. Les deux imaginaires aspirent tous deux à élargir et synthétiser le monde. Les métaphores, les images et le vocabulaire révélés par l’imaginaire de la ville aérienne, empruntent largement à la métaphore maritime. Nous l’avons vu, Robida convoque ces références pour imaginer la ville aérienne. Henri Prost évoque l’ « Océan aérien », qui s’ouvre aux perspectives urbaines. Avec ses *seadromes*, Armstrong projette le ciel sur le globe et ses mers. Orly Sud est comparé à un « immense porte-avions ». Les visionnaires inventent des structures flottantes.⁵⁵⁴ La parenté se comprend bien car, de même que pour les airs, la conquête des mers renvoie à un imaginaire de la frontière (et de la peur de l’inconnu), de l’étendue (et de la totalité), ce « territoire du vide », dont Alain

⁵⁵³ De Certeau (Michel), *L’invention du quotidien*, op.cit., p185

⁵⁵⁴ A propos des structures flottantes et mobiles dans l’imaginaire maritime, lire notamment de Prelorenzo (Claude), "Le navire, élément mouvant de l’infrastructure portuaire", in Prelorenzo (Claude) et Rouillard (Dominique), *Mobilité et esthétique. Deux dimensions des infrastructures territoriales*. L’Harmattan, Paris, juillet 2001.

Corbin a raconté l'invention par les savants, les écrivains et les peintres au XVIII^e siècle.⁵⁵⁵

L'imaginaire a encore de beaux jours devant lui, à en croire la recrudescence des réflexions, dans un contexte de crise urbaine et de raréfaction des ressources. D'ailleurs, les notions de « ville globale » ou « ville durable », aujourd'hui couramment rencontrées, ne seraient-elles pas, elles aussi, le produit d'un imaginaire aussi prolifique que celui de la ville aérienne, conduisant aux mêmes symptômes observés pour notre cas d'enquête ? Déjà, Frank Lloyd Wright lui-même évoquait en 1932, la ville comme fait global et planétaire, ou comme fait organique, en symbiose avec l'idée de nature, s'invitant ainsi dans notre actualité la plus contemporaine. De son côté, Fuller a investi la ville « climatique », en ne cessant d'étudier les questions de mobilité et de réversibilité de l'architecture, dans une perspective qui se voulait écologique avant l'heure. A la fin des années 20, L'ingénieur projetait lui aussi le globe comme une seule ville et, en même temps, prônait sa disparition comme entité statique et terrestre, invitant, par ses structures légères, à se libérer des contingences matérielles et à retourner au Jardin d'Eden.⁵⁵⁶ D'une certaine façon, les projets actuels de géoingénierie, visant à agir sur l'atmosphère, en « climatisant » la planète, font écho à la bulle de verre dont Fuller couvrait une partie de Manhattan, pour recréer un microclimat entièrement « contrôlé ». Achevant peut-être de transformer l'écosystème en une « technosphère », ces projets font écho au fragile « palais de cristal » du capitalisme planétaire, dont Peter Sloterdijk a décrit les contours.⁵⁵⁷ Perspective plus matérielle quoiqu'encore largement expérimentale, un réseau d'ingénieurs travaille actuellement à la remise en état d'un système de transports en commun par dirigeables. Le retour du dirigeable dans le paysage de la mobilité aérienne, renoue avec le récit de l'imaginaire de la ville aérienne, s'invitant dans les débats sur les usages de l'énergie et la civilisation de la lenteur, à l'aune d'une congestion toujours, sinon plus, chronique.⁵⁵⁸ Finalement, ces perspectives font-elles partie de l'imaginaire ou du réel ? Des deux sans doute, comme le récit de la ville aérienne nous l'a révélé. Toutes porteuses à un moment d'une dimension utopique, rédemptrice et totalisatrice, elles participent du large spectre des images dont la ville ne peut et ne pourra se passer pour se construire.

⁵⁵⁵ Corbin (Alain), *Le territoire du vide, L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Flammarion, Paris, 1990

⁵⁵⁶ Gorman (Michael John), *Buckminster Fuller, Designing for Mobility*, Skira, 2005

⁵⁵⁷ Sloterdijk (Peter), *Le palais de cristal, A l'intérieur du capitalisme planétaire*, Marin Sell Editeurs, 2005. Sur les projets de géoingénierie, lire « Faut-il climatiser la planète ? Ces projets fous qui veulent freiner le réchauffement de la planète », *Le Monde* 2, N193, Supplément au *Monde*, 27 Octobre 2007, pp26-33

⁵⁵⁸ Sur la mobilisation en faveur du redéveloppement des dirigeables, lire de Maryse Lassalle (Ed), *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité*, op.cit.

ANNEXES

REPERES CHRONOLOGIQUES

Le tableau qui suit indique quelques repères chronologiques, auxquels la thèse fait référence. Il nous a paru utile de les réunir dans une grille de périodisation. Notre intention n'est nullement d'être exhaustif, bien sûr. Il s'agit ici d'apporter quelques éclairages chronologiques sur les principales étapes du développement des techniques et de la mobilité aériennes, les jalons importants de l'aménagement des deux villes principales de notre corpus, et de mettre en regard de ces éléments de contexte, les différents moments du panorama des projets et réalisations associant les deux dimensions, urbaine et aérienne.

Technique aérienne	Ville	Ville aérienne
<p>1783 : Premiers essais de ballons des frères Montgolfier, Paris, Champ de Mars</p> <p>1952 : Premier vol de démonstration du dirigeable par H. Giffard, entre Paris et Trappes</p> <p>1858 : Première vue aérienne de Paris, prise en ballon par Nadar</p> <p>1884 : Premier circuit fermé, réalisé en dirigeable, sur 8 km, France</p> <p>1890-1903 : Premiers essais du plus lourd que l'air (O. Chanute, O. Lilienthal, les frères Wright,...)</p> <p>17 décembre 1903 : Premier vol en aéroplane, par les frères Wright, à Kitty Hawk, Dayton, Ohio</p> <p>1906 : essais de vols de A.Santos-Dumont à Bagatelle</p>	<p>1880 : Ouverture des premières lignes de métro aérien à New York</p> <p>1882 : Ouverture du pont de Brooklyn, New York</p> <p>1890 : Paris a 2.4 millions d'habitants, l'agglomération 3 Millions.</p> <p>New York compte 2.5 Millions d'habitants, l'aire métropolitaine 4 millions</p> <p>1898 : Création du <i>Greater New York</i>, réunissant les cinq Boroughs principaux New-Yorkais, Manhattan, Brooklyn, Staten Island, le Bronx et le Queens.</p> <p>1900 : Ouverture du métropolitain parisien à l'occasion de l'exposition universelle</p>	<p>1883 : A. Robida, <i>Le XXème siècle</i></p> <p>1886: J. Verne, <i>Robur le conquérant</i></p> <p>1899 : L. Biedermann, <i>Pictorial Forecast of the City, New York</i></p> <p>1902 : HG Wells, <i>Anticipations</i></p> <p>1904 : E. Hénard, Proposition pour un parc à dirigeables au Champ de Mars, <i>Etudes sur les transformations de Paris</i></p>
<p>1909 : Aménagement de Port Aviation, Juvisy</p> <p>25 Juillet 1909 : Traversée de la Manche par L. Blériot</p> <p>22-29 Août 1909 : Grande semaine de Champagne, Bétheny, 100 000 personnes chaque jour</p> <p>25 Septembre 1909 : Ouverture à Paris du premier salon de la locomotion aérienne</p> <p>29 septembre-4 Octobre 1909 : Vols de W. Wright à New York, 1 million de spectateurs</p> <p>7-17 Août 1910 : Circuit de l'Est,</p> <p>1912 : Le terme d'avion remplace progressivement celui d'aéroplane</p> <p>1918 : Création des aérodromes d'Orly et du Bourget</p> <p>1919 : Premiers <i>municipal airfields</i>, aux Etats-Unis</p>	<p>1910 : Paris a 2.8 Millions, l'agglomération 3.8 Millions. New York compte 4.7 millions d'habitants, l'aire métropolitaine 7 millions.</p> <p>1910 : Controverses L. Dausset/E. Hénard sur l'avenir des fortifications parisiennes</p> <p>1913 : Inauguration de <i>Grand Central Station</i>, New York</p> <p>1916 : Adoption de la <i>Zoning Law</i>, New York</p> <p>1919, Première loi de planification urbaine, dite Cornudet et Plan Jaussely ; Adoption de la loi de désaffectation des fortifications</p>	<p><u>1- La narration</u></p> <p>1909 : <i>Aéropolis</i>, Ports d'aviation</p> <p>1910 : E. Hénard, <i>Les villes de l'avenir</i></p> <p>1910: Dart, "What's to hinder", <i>Life</i></p> <p>ca 1913: Paul, "How you may live and travel in the city of 1950"</p> <p>ca 1913: Farr, "In the year 2000, saying it with architecture for tourists"</p> <p>1913: W. Kaempffert, "Aircraft and the future", <i>Outlook</i>, 1913</p>
<p>1919 : Création de la compagnie des messageries aériennes et de la KLM</p> <p>1920 : Ouverture de la ligne régulière Paris-Londres, sur un F60 (20 passagers environ), par la Compagnie des Grands Express Aériens</p> <p>1921-1922 : Naissance des premières compagnies de photographie aérienne</p> <p>1925 : Création de la Deutsche Luft Hansa (plus tard rebaptisée par Hitler Lufthansa),</p> <p>1925-1930 : Le terme d'aéroport se diffuse</p> <p>1926 : Adoption de l'Air commerce Act, Etats-Unis</p> <p>1927 : Franchissement du « mur » des 400 km/h</p> <p>1927 : Première traversée de l'Atlantique New York- Le Bourget par C. Lindbergh (5776 km, à une vitesse moyenne de 172 km/h), 200 000 personnes l'attendent au Bourget</p> <p>1927 : Création de la Pan Am</p> <p>1928 : Ouverture de l'aéroport de Newark</p> <p>1929 : Vitesse commerciale de 130</p>	<p>1921: Création de la <i>Port of New York Authority</i> (PANY)</p> <p>1923-1931 : RPA, Elaboration du <i>Regional Plan of New York and its environs</i></p> <p>1924 : Première carte complète aérienne du <i>Greater New York</i></p> <p>1928 : Création du Comité Supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (CSAORP)</p> <p>1930 : Paris a 2.9 million d'habitants, l'agglomération 5.6 Millions. New York compte 6.9 millions d'habitants, l'aire métropolitaine 10.9 millions.</p> <p>1931 : Inauguration du George Washington Bridge à New York</p> <p>Années 30 : Réalisation à New York d'une partie du programme de <i>parkways</i> et <i>highways</i></p> <p>1935 : Ouverture du <i>Rockefeller Center</i>, New York</p> <p>1934-1939 : Elaboration du Plan Prost</p> <p>1937 : Disparition du Tramway à Paris</p>	<p><u>2-3- La réforme et l'emblème</u></p> <p>1922 : Le Corbusier, <i>Ville contemporaine de 3 millions d'habitants</i></p> <p>1923 : E. Armstrong, <i>Seadromes</i></p> <p>1925 : Le Corbusier, <i>Urbanisme</i></p> <p>1925 : Concours « An aeroplane landing in a metropolis », BAID</p> <p>1928-1933 : RB. Fuller, <i>Dymaxion house</i></p> <p>1929: H. Ferriss, <i>Metropolis of tomorrow</i></p> <p>1929: F. Keally, Propositions d'aéroports urbains</p> <p>1929: F.Keally, <i>Aerial city</i></p> <p>1930 : HW. Corbett, <i>Airport of the future</i></p> <p>1929-1930 : <i>Lehigh Airport Competition</i></p> <p>1930: H. Ferriss, <i>Airport of tomorrow</i></p> <p>1930: R.Neutra, <i>Terminals? Transfers!</i>,</p> <p>1931, 1934, 1936 : 3 Concours pour un aéroport à New York, BAID</p> <p>1931 : J. Royer, proposition pour un nouvel aéroport à Paris</p>

<p>km/h (c'est celle des rapides ferroviaires) 1930 : Première traversée de l'Atlantique Le Bourget-New York par Costes et Bellontes, 1 million de personnes les ovationnent à Manhattan 1929 : L'aéroport du Bourget accueille 45 000 passagers 1929: L'aéroport de Tempelhof, Berlin, accueille 45 000 passagers 1931 : Ouverture de l'aéroport de Floyd Bennett à New York 1933 : Fusion des cinq principales compagnies françaises et création d'Air France 1935 : Lancement du programme d'aide à l'équipement aéroportuaire municipal par la WPA, Etats-Unis 1935-1937 : Modernisation de l'aéroport du Bourget 1936 : L'aéroport de Tempelhof accueille 200 000 passagers 1936-1939 : Modernisation de l'aéroport de Tempelhof 26 Avril 1937 : Bombardement de Guernica, un millier de morts 6 Mai 1937 : Catastrophe du Hindenburg, non loin de New York 1937- 1940 : Inauguration de l'aéroport LaGuardia</p>	<p>1937: Exposition internationale de Paris 1937: Plan de réaménagement de Berlin, par Albert Speer 1939-1940: Foire internationale de New York</p>	<p>1931 : U. Cassan, « Le port aérien intercontinental de Paris » 1932: A. Lurçat, <i>Aéroparis</i> 1932 et 1934 : Beaudouin et Lods, Aéroports et aménagement du territoire 1933 : HG Wells, <i>The shape of the things to come</i> (« scènes de la vie future ») 934: FL. Wright, <i>Broadacre City</i> 1935 : Le Corbusier, <i>Aircraft</i> 1935 : Concours pour l'extension et la modernisation du Bourget (Y participant R. Mallet Stevens, Beaudouin et Lods, GH. Pingusson, G. Labro, lauréat,...)</p>
<p>1939-1940 : BlitzKrieg Septembre 1940 : Bombardement de Londres, 40 000 morts 1940-1945 : Orly est détruit par la guerre 6 et 9 Août 1945 : Bombes H à Hiroshima et Nagasaki, plus de 300 000 morts 1946 : Federal Airport Act, Etats-Unis 1946 : Premiers longs courriers 1947 : le mur du son est franchi par Chuck Yeager, à bord du Bell-X-S1 1948 : Orly et Le Bourget accueillent 600 000 passagers 1949 : Création d'Aéroport de Paris 26 Mars 1947 : Concession pour une durée de 50 ans, des aéroports New-Yorkais, à la Port of New York Authority</p>	<p>1938- 1948 : Controverses autour de l'avenir de Jamaica Bay 1945 : Paris a 2.7 million d'habitants, l'agglomération 6 Millions 1950 : L'agglomération New-Yorkaise compte 7.9 millions d'habitants, l'aire métropolitaine 12.9 millions d'habitants 1951 : Inauguration du siège des Nations Unies à New York</p>	<p><u>4- L'extra-ville</u> 1943: Premiers parallèles dimensionnels, <i>Popular Science</i> 1943-1944 : Série aérienne de H.Ferriss dans <i>Pencil Points</i> 1944 : A.Bozel, <i>L'aéroport de Paris</i> 1944-1947 : Lutte pour le contrôle des aéroports Ny, entre les villes et la PANY 1945: Ric Wil Company et H.Ferriss, <i>To the Airport center of Tomorrow</i> 1946-1947, projets concurrents pour le nouvel aéroport international de New York ; City Airport Authority , <i>Municipal airport of Idlewild</i> et Port Authority, <i>Proposal for the development of New York Airports</i> 1948: PH Chombart de Lauwe, <i>La découverte aérienne du monde</i></p>
<p>1951 : Orly et Le Bourget accueillent 1 220 000 passagers 1951 : Naissance du Superconstellation Croissance forte du trafic aérien aux Etats-Unis 1955 : L'aéroport d'Idlewild accueille 4 Millions de passagers 1957-1958 : Arrivée des avions à réaction 1962 : L'aéroport d'Idlewild accueille 12 Millions de passagers</p>	<p>Explosion de la croissance suburbaine aux Etats-Unis 1950-1960 : Rénovations urbaines entreprises par l'équipe de Robert Moses, New York 1956 : Programme fédéral autoroutier <i>Eisenhower interstate system</i> 1960 : Approbation du PADOG à Paris 1960 : Paris a 2.8 million d'habitants, l'agglomération 7.7 Millions. L'agglomération New-Yorkaise compte 7.8 millions d'habitants, l'aire métropolitaine 17.6 millions d'habitants</p>	<p><u>5- La vitrine</u> 1945-1950: Généralisation des terrasses, <i>observation decks</i>, restaurants aériens <i>Play by play shows</i> (PANY) 1950 : Aéroport d'Idlewild, 10% de passagers, 90% de visiteurs 1955: PANY et WKHarrison, <i>Terminal City</i> 1958-1962: Inauguration des <i>flagships</i>, IAB (SOM), Terminal TWA (Saarinen), PAN AM (TAMS), Orly Sud (Vicariot/ADP) 1957: V. Gruen, <i>Tomorrow's airport</i> 1958-1962: plus de 200 articles recensés sur le nouvel aéroport</p>

		<p>d'Idlewild, «Le skyline d'Idlewild », « Un Nouveau Look » 1960-1962 : Scénarios promotionnels commandés par Aéroport de Paris, Pauwels et Menegoz, Heurline et Courtot, Cinetest 1960-1965 : apparition d'articles critiques sur le fonctionnement des aéroports 1964 : Manifestations des riverains contre le bruit, à Orly 1967 : J. Tati, <i>Playtime</i>, film 1967 : A. Hailey, <i>Airport</i>, livre</p>
<p>1960-1970 : Projet de 4^{ème} jetport New-Yorkais 1965-1968 : Etude psychosociologique sur le comportement du passager aérien 1965 : présentation de l'Aérottrain par Jean Bertin 1965-1973 : Réalisation de l'aéroport de Dallas, Fortworth 1967-1974 : Réalisation de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, et de l'aérogare 1 9 février 1969 : Premier vol du Boeing 747 20 juillet 1969 : Neil Armstrong marche sur la Lune 1970 : les aéroports New-Yorkais accueillent 37.4 millions de passagers, les aéroports parisiens 12.1 millions de passagers. A Kennedy Airport, 30 avions décollent par heure. 1973-1979 : premières crises pétrolières 21 Janvier 1976 : Premiers vols du Supersonique Concorde sur les liaisons Paris-New York et Paris-Londres</p>	<p>1964-1965: Foire internationale de New York 1960-1965: Publication aux Etats-Unis d'ouvrages de référence sur la ville : L.Mumford, G.Simondon, M.Webber, J.Jacobs, K.Lynch, G.Kepes, H.Perloff 1960-1965 : Réflexions sur le SDAURP et propositions des Paris Parallèles (Lods, Parent, Maymont,...). Prospective 14 millions de franciliens en 2000 (sera ramenée à 11 millions) 1965: Début des villes nouvelles 1970 : Crises environnementales</p>	<p><u>6- Le prototype</u> 1960-1965 : Projets de villes aériennes, France : P.Maymont, Y.Friedman, M.Ragon, N.Schöffner, M.Lods, GIAP,...) 1960-1965 : Mouvement des métabolistes japonais 1968 : S.Kubrick, <i>2001, Odyssée de l'espace</i> 1971 : Nouveaux projets pour un grand aéroport à NY 1971 : Mise au point du Parti architectural de Roissy 1 1972 : J.Block, « L'aéroport, la ville, l'arrière-pays », ADP 1973 : P.Andreu, J.Block, C.Parent, Projet d'Unité centrale, Roissy 1980 : Concept d'<i>Aéroville</i></p>
<p>1992 : A Kennedy Airport, 150 avions décollent par heure. 1998 : Achèvement de la rénovation d'Orly Sud. Début des études de rénovation de Roissy 1 25 juillet 2000 : Crash du Concorde à Roissy 2000- Projets en faveur du retour du dirigeable, Association AERALL 2003 : Arrêt de l'exploitation du Concorde 2003 : Ouverture de l'<i>airtrain</i> à Kennedy Airport 2005 : Projet de liaison express entre Roissy et Gare de l'Est, CDG Express 2007 : Premier vol de l'A380</p>	<p>1975 : Paris a 2.3 million d'habitants, l'agglomération 8.6 Millions. 1980 : crise financière de la ville de New York. L'agglomération New-Yorkaise compte 7.8 millions d'habitants, l'aire métropolitaine 20.4 millions d'habitants 1987 : redémarrage de l'économie New-Yorkaise Emergence du Sustainable development : conférences de Rio Processus mondial de mégapolisation 1992 : M. Augé, <i>Non-lieux</i> 1992 : J. Garreau, <i>Edge City</i> 1993 : D. Sudjic, <i>The 100-Mile City</i> 1994 : R. Koolhaas, <i>La ville générique</i> 2001 : M. Castells, <i>L'espace des flux</i> 11 Septembre 2001 : Attentats du World Trade Center 2003 : H.Ibelings, <i>Supermodernisme</i></p>	<p><u>7- La mutation</u> 1994 : Classement du Terminal TWA comme <i>National Landmark</i> 1994 : Ouverture de l'aéroport du Kansai, Osaka (R.Piano et N.Okabe Architectes). Développement de <i>Rinku Town</i> face à l'aéroport 1997 : Ouverture de l'aéroport de Chep Lap Kok à Hong Kong (N. Foster Architecte). Réalisation de l'<i>Airport core program</i> Projets de Terry Farrell pour l'aérogare centrale de Kowloon 1998 : Ouverture de l'aéroport de Kuala Lumpur (K.Kurokawa, Architecte). Concept de l'<i>l'EcomediaCity</i> et développement de la ville de Putrajaya 1999: projet « L'Europe de l'air » 2004 : Exposition <i>Terminal 5</i>, Terminal TWA, Kennedy Airport 2004: Exposition <i>Airworld</i>, Vitra Design Museum 2006 : projet d'hôtel dirigeable (J.M. Massaud)</p>

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

La bibliographie est décomposée en trois rubriques. La première, intitulée « Bibliographie générale », permet de retrouver l'intégralité des ouvrages et oeuvres auxquels la thèse s'est référée. Pour plus de facilité dans le repérage des sources, nous avons choisi d'y intégrer également les ouvrages considérés comme éléments du discours sur la ville aérienne, et faisant à ce titre, partie du corpus de l'enquête. Le reste des références bibliographiques, a été regroupé sous deux rubriques séparées. D'une part, la rubrique « Articles de périodiques », répertorie l'ensemble des articles de périodiques, par ordre chronologique. D'autre part, la rubrique « Archives » regroupe les documents issus des archives consultées, par source d'archives, et par ordre chronologique.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

- Académie d'Architecture, *L'œuvre de Henri Prost*, 1960.
- Adams (Thomas), avec Lewis (Harold M.) et Orton (Lawrence M.) *The Building of the City, Regional Plan of New York and its Environs*, Volume 2, New York, 1931
- Aéroports de Paris, *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les cahiers des semaines des savoirs, La maison de l'environnement, Aéroports de Paris, 1999
- Agier (Michel) et Lepetit (Bernard), eds, *La ville : cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherche française en histoire urbaine*, Enquête : Anthropologie, histoire, sociologie, N4, Editions Parenthèses, Marseille, 1996
- Aleksander (PA), Chan-Magomedov (Selim), *Ivan Leonidov*, Milan, Franco Angeli Editore, 1975
- Arend (Geoffrey), *Great Airports, Kennedy, A picture history- Idlewild to JFK*, Air Cargo News, Inc, New York, 1981
- Aron (Raymond), *Introduction à la philosophie de l'histoire, Essai sur les limites de l'objectivité historique* (1938), Gallimard, « Bibliothèque des idées », Paris, 1957
- Asendorf (Christoph), *Super constellation, Flugzeug und raumrevolution*, Springer, 1997
- Augé (Marc), *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992
- Augé (Marc), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Champs Flammarion, Aubier, 1994
- Augé (Marc), *Fictions fin de siècle*, Fayard, 2000
- Bachelard (Gaston), *L'air et les songes, Essai sur l'imagination du mouvement*, Editions José Corti, 1994
- Baczko (Bronislaw), *Lumières de l'utopie*, Payot, Paris, 1978
- Ballon (Hillary) and Jackson (Kenneth T.), *Robert Moses and the Modern City*, W. W. Norton & Company, New York 2007
- Baxandall (Michael), *Formes de l'intention, Sur l'explication historique des tableaux*, ed Jacqueline Chambon, 1991
- Bednarek (Janet), *America's Airports : Airfield Development, 1918-1947*, Texas A&M University Press, 2001
- Bel Geddes (Norman), *Horizons*, Boston, Little Brown and Company, 1932
- Benjamin (Walter), *Le livre des passages*, Gallimard, Paris, 1991
- Besnard Bernadac (Emmanuel) avec la collaboration de Bernet (Daniel), *La maison de demain*, Robert Laffont, 1964
- Binney (Marcus), *Airports Builders*, John Wiley and Son Limited, Academy Editions, London, 1999
- Blacklock (Mark), *Recapturing the Dream, a design history of New York's JFK airport*, 2005
- Bloch (Ernst), *Le Principe Espérance, II, Les épures d'un monde meilleur*, Paris, Gallimard, 1982

Bloch (Marc), *Mélanges historiques*, Sevpen, Paris, tome II, 1963

Borsi (Franco), *Architecture et utopie*, Hazan, 1997

Brecht (Bertold), *L'Importance d'être d'accord (Das Badener Lehrstück von Einverständnis)*, Livret d'Opéra, L'Arche Editeur, 1929

Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, Volume 3, Londres, Phaidon Press, 1997

Castells (Manuel), *La Société en réseaux, L'ère de l'information*, Fayard, 2001

Carlier (Claude), *Le match France-Amérique*, Economica, 2003

Carmona (Michel), *Le Grand Paris : évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, 2 volumes, Bagnaux, 1979

Caro (Robert A.), *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, Vintage Books Edition, New York, 1975.

De Certeau (Michel), *L'invention du quotidien, Tome I, Arts de Faire*, Gallimard, 1990

Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Fayard, 1996

Choay (Françoise), *L'urbanisme, Utopies et réalités, Une anthologie*, Seuil, 1965

Choay (Françoise), *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, 1999

Cluzel (Michel), *Les anticipations de Jules Verne et celles d'Albert Robida*, Paris, LGibaud-Badin, 1962

Cohen (Paul E.) and Augustyn (Robert T.), *Manhattan in maps, 1527-1995*, Rizzoli, 1997

Cohen (Jean-Louis), *André Lurçat, 1894-1970, Autocritique d'un moderne*, Mardaga, 1995

Cohen (Jean-Louis), ed, *Les années 30, L'architecture et les arts de l'espace, entre industrie et nostalgie*, Editions du patrimoine, 1997

Cohen (Jean-Louis) et Lortie (André), *Des fortifs au périf, Paris, les seuils de la ville*, Picard, Editions du Pavillon de l'Arsenal, 1991

Cohen (Jean-Louis), *Le tour de Paris, les promenades aériennes de Roger Henrard*, Paris Musées 2006

Cohen (Jean-Louis) et Damisch (Hubert), *Americanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS, Flammarion, 1992

Committee on the Regional Plan of New York and Its Environs, *The Graphic Regional Plan: Atlas and Description*, Regional Plan, Volume 1, 1929

Conrads (Ulrich) et Spoerlich (Hans G.), *Architecture fantastique*, Stuttgart, Delpire Editeur, 1960

Cook (Peter), *Experimental Architecture*, London and New York, 1970

Corbin (Alain), *Le territoire du vide, L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Flammarion, Paris, 1990

Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, Editions Denoël, 1970

Le Corbusier, *Urbanisme*, Champs Flammarion, 1994

Le Corbusier, *Aircraft*, The Studio publications, Londres, 1935

Le Corbusier, *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, G.Crès et Cie, 1930

Corn (Joseph), *The Winged Gospel : America's Romance with Aviation, 1900-1950*, Oxford University Press, 1983

Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984

Crozier (Michel) et Friedberg (Erhard), *L'acteur et le système, les contraintes de l'action collective*, Editions du Seuil, 1981

- Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002
- Davies (REG), *Fallacies and Fantasies of Air Transport History*, Mc Lean, Va, 1994
- Debord (Guy), *La société du spectacle*, Folio Gallimard 1992
- Deleuze (Gilles), *Foucault*, Editions de Minuit, 1986
- Desportes (Marc), *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIIIème-XXème siècle*, Gallimard, 2005
- Dessauce (Marc), ed, *The Inflatable Moment, Pneumatics and protest in '68*, Princeton Architectural Press, New York, 1999
- Dethier (Jean), et Guiheux (Alain), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Editions du Centre Georges Pompidou, 1994
- Doig (Jameson W.), *Empire on Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, Columbia University Press, 2001
- Douglas (Susan J.), *Inventing American Broadcasting, 1899-1922*, Johns Hopkins Univ Pr, 1987
- Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », *Les cahiers du Cinéma*, 2002
- Egli (Emil), *Flugbild der Schweiz : 200 Flugaufnahmen der Swissair*, Zurich, Mührad-Verlag, 1949
- Ellwart (Timm), Ellwart (Birgit), *Vivre en plein ciel*, ZDF, 2006, Documentaire diffusé le 9 mai 2007 sur ARTE
- Ferriss (Hugh), *La Métropole du futur*, Centre Georges Pompidou, Collection Monographie, Paris, 1987
- Ferriss (Hugh), *The Metropolis of Tomorrow*, Ed. Ives Washburn Publisher, 1929
- Fierro (Annette), *The Glass State, The Technology of Spectacle, Paris, 1981-1998*, The MIT Press, 2003
- Fishman (Robert), *L'Utopie urbaine au XXème siècle, Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Bruxelles, Architecture+Recherches, Pierre Mardaga éditeur, 1977
- Flichy (Patrice) et Picon (Antoine), eds, *Technique et Imaginaire*, Hermès Science, 2001
- Flichy (Patrice), *L'imaginaire d'Internet*, La Découverte, Paris, 2001
- Flichy (Patrice), *L'Innovation technique. Récents développements en sciences sociales, vers une nouvelle théorie de l'innovation*, La Découverte, Paris, 1995
- Flonneau (Mathieu), *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Hachette, 2005
- Forestier (Jean-Claude Nicolas), *Grandes villes et systèmes de parcs*, présenté par Bénédicte Leclerc et Salvador Tarrago i Cid, Norma Editions, 1997
- Foucault (Michel), *L'archéologie du savoir*, Gallimard, 1969
- Foucault (Michel), *Les mots et les choses*, Gallimard, 1966
- FRAC Centre, *Architectures expérimentales 1950-2000*, Orléans, Collection du Frac Centre, Ed HYX, 2003
- Garreau (Joël), *Edge city, Life on the New Frontier*, Anchor Books, 1992
- Gaudin (Thierry), *Pouvoirs du rêve*, Centre de recherche sur la culture technique, 1984
- De Gaulle (Charles), *Discours et messages, Avec le renouveau, 1958-1962*, Paris, Plon, 1970
- Giedion (Siegfried), *Construire en France, construire en fer, construire en béton armé*, Paris, Editions de La Villette, 2000.
- Giedion (Siegfried), *Espace, temps et architecture*, Editions Denoël, 2004

- Gillispie (Charles Coulston), *The Montgolfier Brothers and the invention of aviation, 1783-1784*, Princeton, 1983
- Gordon (Alastair), *The Naked Airport*, Metropolitan Books, 2004
- Gorman (Michael John), *Buckminster Fuller, Designing for Mobility*, Skira, 2005
- Gottmann (Jean), *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, MIT Press, New York, 1961
- Gruen (Victor), *The heart of our cities, The urban crisis, Diagnostic and cure*, Simon and Schuster, 1964
- Gyjer (Patrick J.), *Les voitures volantes, Souvenirs d'un futur rêvé*, Favre 2005.
- Hailey (Arthur), *Airport*, Chicago, 1968.
- Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005
- Hénard (Eugène), « Le champ de Mars et la galerie des Machines. Le parc des sports et les grands dirigeables », Fascicule 4 des *Etudes sur les transformations de Paris*, Librairies Imprimeurs réunies, Paris, 1904
- Hénard (Eugène), « La circulation dans les villes modernes, l'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris », Fascicule 6 des *Etudes sur les transformations de Paris*, Librairies Imprimeurs réunies, 1905, Paris
- Hilaire-Pérez (Liliane) et Garçon (Anne-Françoise), eds, *Les chemins de la nouveauté. Innover, inventer au regard de l'histoire*, Paris, 2003
- Ibelings (Hans), *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, Paris, Hazan, 2003
- Jacobs (Jane), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961
- Jacobus (John), *Twentieth-Century Architecture : the Middle Years, 1940-65*, Praeger, New York, 1966
- Jouan (Roger), ed, *Voyages très extraordinaires dans le Paris d'Albert Robida*, Paris Bibliothèques, 2005.
- Kaufman (Herbert), *Gotham in New York*, CPAC Case studies, Polygraphic Company of America, 1952
- Kessner (Thomas), *Fiorello La Guardia and the Making of the Modern New York*, Mac Graw Hill Publishing Company, 1989
- Koolhaas (Rem), *Mutations, Harvard project on the city*, ACTAR, Arc en rêve Centre d'architecture, 2001
- Koolhaas (Rem), *Delirious New York, A retroactive Manifesto for Manhattan*, 010 Publishers, Rééd 1994
- Larsson (Lars Olof), *Albert Speer, le plan de Berlin, 1937-1943*, Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1983
- Lassalle (Maryse), ed, *Bases pour dirigeables, histoire et actualité*, Publications de l'Université de Provence, 2005
- Lassus (Bernard) et Leyrit (Christian), eds, *Autoroute et paysage*, Editions du Demi-Cercle, 1994
- Leary (William M.), *From Airships to Airbus : The History of Civil and Commercial Aviation*, Volume I: Infrastructure and Environment, Smithsonian Institution Press, Washington, 1995
- Lefebvre (Virginie), *Paris-Ville moderne*, Norma Editions, 2003
- Lehigh Portland Cement Company, *American Airport Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990.

- Lepetit (Bernard), *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin-Michel, 1988
- Ludi (Jean-Claude), *Pionniers de l'architecture moderne, une anthologie*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2002.
- Lynch (Kevin), *The Image of the City*, Cambridge, MIT Press, 1960
- Maki (Fumihiko) and others, *Metabolism 1960. Proposals for New Urbanism*, Tokyo 1960
- Maki (Fumihiko), *Investigations in Collective Form*, St Louis, Mo 1964
- Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre terre et ciel, Aéroports de Paris*, Le Cherche-Midi Editeurs, 1995
- Martin (Reinhold), *The Organizational Complex*, MIT Press, 2003
- Marvin (Carolyn), *When Old Technologies Were New: Thinking About Electric Communication in the Late Nineteenth Century*, Oxford University Press, 1990
- Marx (Leo), *The Machine in the garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press, 1999
- Massu (Claude), *Chicago De la modernité en architecture, 1950-1985*, Marseille, Editions Parenthèses, 1997
- Mattelart (Armand), *Histoire de l'utopie planétaire, De la cité prophétique à la société globale*, La Découverte Poche, Paris, 2000
- Mendelsohn (Erich), *Amerika, Livre d'images d'un architecte*, Les Editions du demi-cercle, 1992.
- Menegaldo (Hélène et Gilles), *Les imaginaires de la ville, entre littérature et arts*, Presses Universitaires de Rennes, 2007
- More (Thomas, Saint), *L'utopie*, Essentiel, Editions Sociales, 1982
- Mumford (Lewis), *The City in History*, New York, 1961
- Muschamp (Herbert), *Man about town, Frank Lloyd Wright in New York City*, MIT, 1983
- Musée du Jeu de Paume, *L'événement, les images comme acteurs de l'histoire*, Catalogue, Editions Hazan, Paris, 2007
- Musée d'art moderne, *Le Futurisme, 1909-1916*, Catalogue, Musée d'art moderne, 1973
- Newhouse (Victoria), *Wallace K. Harrison*, Rizzoli, New York, 1989
- Neumann (Dietrich), ed, *Film architecture, From Metropolis to Blade Runner*, Prestel, 1999.
- Nye (David E.), *Narratives and Spaces: Technology and the Construction of American Culture*, University of Exeter, 1997
- Okabé (Noriaki) : « L'émergence de l'espace : le bâtiment du terminal de l'Aéroport International de Kansai », Compte-rendu de la 558e conférence de l'Université de tous les savoirs donnée le 28 octobre 2004
- OTUA (Ed), *Un nouveau Grand Palais des Expositions*, Paris, 1935
- Parrochia (Daniel), *L'homme volant, Philosophie de l'aéronautique et des techniques de la navigation*, Champ Vallon, 2003
- Pascoe (David), *Airspaces*, Reaktion Books, London, 2001
- Pascoe (David), *Aircraft*, Reaktion Books, London 2003
- Pastre (Gaston), *La ville aérienne*, Hachette, 1928
- Pearlmann (Hugh), *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Laurence King Limited, 2004
- Pelkonen (Eeva-Liisa) et Albrecht (Donald), *Eero Saarinen, Shaping the future*, Yale University, New Haven, 2006

- Perloff (Harvey S.), *The Quality of the Urban Environment*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1969
- Pernet (Jacques) et Potier (Patrick), *Reims, Berceau de l'aviation, Le temps des meetings 1909-1913*, 1991
- Picon (Antoine), *La ville, territoire des cyborgs*, Editions de l'Imprimeur, Besançon, 1998
- Picon (Antoine), *Les Saint-Simoniens, Raison, Imaginaire et utopie*, Collection Histoire et Société, Modernités, Belin, 2002
- Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000
- Prelorenzo (Claude) et Rouillard (Dominique), eds, *Mobilité et esthétique. Deux dimensions des infrastructures territoriales*. Groupe de Recherche Architecture et Infrastructure L'Harmattan, 2001.
- Prelorenzo (Claude) et Rouillard (Dominique), eds, *Temps des Infrastructures*, Groupe de Recherche Architecture et Infrastructure, L'Harmattan, 2007
- Ragon (Michel), *Les cités de l'avenir*, Editions Planète, Paris, 1966
- Ragon (Michel), *Paris, hier aujourd'hui et demain*, Hachette, 1965
- Ragon (Michel), *Où vivrons-nous demain*, Robert Laffont, 1963
- Ragon (Michel), *La cité de l'an 2000*, Casterman, 1968
- Les visionnaires de l'architecture*, Textes de Balladur, Friedman, Jonas, Maymont, Ragon, Schöffner, Paris, Robert Laffont, Collection *Construire le monde*, Volume 3, 1965
- L'avenir des villes, Les raisons d'une certaine médiocrité architecturale*, Avant propos de Raymond Lopez, Collection *Construire le monde*, 1964
- Ricoeur (Paul), *Du texte à l'action, Essais d'Herméneutique II*, Editions du Seuil, 1986
- Ricoeur (Paul), *L'idéologie et l'utopie*, Seuil, 1997
- Riessman (Leonard), *The Urban Process : Cities in Industrial Societies*, New York, 1964
- Riot-Sarcey (Michèle), Bouchet (Thomas) et Picon (Antoine), *Dictionnaire des utopies*, Larousse, 2002
- Rivalta (Luca), *Louis Kahn, La construction poétique de l'espace*, Le Moniteur 2003
- Robène (Luc), *L'homme à la conquête de l'air, Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, L'Harmattan, 1998
- Robida (Albert), *La vie électrique*, Librairie illustrée, 1892
- Robida (Albert), *Le XXème siècle*, G.Decaux, 1883
- Roger (Alain), *Court traité du paysage*, Gallimard, 2003
- Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, Le futur de l'architecture*, Editions de La Villette, 2004
- Sauget (Stéphanie), *A la recherche des Pas Perdus, Dans la matrice des gares parisiennes, 1837-1914*, Thèse de doctorat en histoire, Université Paris I, 2005
- Schivelbusch (Wolfgang), *The Railway Journey*, University of California Press, 1977
- Schwartz (Vanessa R.), *Spectacular Realities, Early mass culture in fin-de-siècle Paris*, University of California Press, 1998
- Simondon (Gilbert), *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubier, 1967
- Smith (P) et Toulhier (B), eds, *Berlin-Tempelhof, Liverpool-Specke, Paris-Le Bourget, Airport Architecture of the 30s*, Paris Editions du Patrimoine, 2000
- Snyder (Robert), *Buckminster Fuller, Scénario pour une autobiographie*, Editions Images modernes, 2004

Studény (Christophe), *L'invention de la vitesse, France, XVIIIème-XXème siècles*, Gallimard, 1995

Sabatès (Fabien), ... *Et vint la Ford T*, Massin Editeur, 1994

Scully (Vincent), *American Architecture and urbanism*, Frederick A. Praeger, 1969

Airport, film réalisé par George Seaton, 1970

Sloterdijk (Peter), *Le palais de cristal, A l'intérieur du capitalisme planétaire*, Marin Sell Editeurs, 2005

Stern (Robert), Mellins (Thomas) et Fischman (David), *New York 1960*, Monacelli, 1997

The TWA Terminal, Photographs by Ezra Stoller, Building Blocks, Princeton Architectural Press, New York, 1999

Sudjic (Deyan), *The 100 Mile City*, Harvest, HBJ Book, 1993

Sutcliffe (Anthony), ed, *Metropolis 1890-1940*, University of Chicago Press, 1984

Syon (Guillaume de), *Zeppelin/Germany and the Airship, 1900-1939*, John Hopkins University Press, 2001

Tati (Jacques), *Playtime*, Universal Pictures, DVD, 2003 (Réédition)

Thébaud-Sorger (Marie), *L'air du temps : savoirs et pratiques à la fin du XVIIIème siècle, 1783-1785*, Paris, Ecole des Hautes Etudes de Sciences Sociales, 2004

Tyng (Alexandra), *Beginnings, Louis Kahn's Philosophy of architecture*, New York, 1984

Tzonis (Alexander), Lefaivre (Liane), Diamond (Richard), *Architecture in North America since 1960*, Thames and Hudson, Londres, 1995

Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978), une architecture de l'action*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 3 volumes, 1999

Vadelorge (Loïc), ed, *Habiter les villes nouvelles*, le Manuscrit, 2006

Venturi (Robert), *Complexity and contradiction in architecture*, Museum of Modern Art, New York, 1966

Verne (Jules), *Robur le Conquérant*, Hetzel 1886.

Verne (Jules), *Cinq semaines en ballon*, Hetzel, 1863

Vitra Design Museum, *Airworld, Design and architecture for air travel*, Catalogue, Hardcover, 2004

Ward (Rachel K), *Terminal 5*, Lukas and Sternberg, New York, 2004

Webber (Melvin), ed, *Explorations into Urban Structure*, University of Pennsylvania Press, Philadelphie, 1964

Webber (Melvin), *L'urbain sans lieu ni bornes*, Les Editions de l'Aube, 1996

Wells (Herbert George), *Quand le dormeur s'éveillera*, Mercure de France, Paris, 1907.

Wells (Herbert George), *Anticipations of the reaction of mechanical and scientific progress upon human life and thought*, Chapman and hall, 1902

Wells (Herbert George), *War in the air*, London, G.Bell and Sons, 1908.

Whiteley (Nigel), *Reyner Banham, Historian of the immediate future*, MIT, 2002.

Wiener (Norbert), *The human use of human beings, Cybernetics and Society*, Boston : Houghton Mifflin, 1950

Willis (Carol), *Form follows finance*, Princeton Architectural Press, 1995

Wilson (Richard Guy), Pilgrim (Diane H.), Tashjian (Dickran), *The Machine Age*, Harry N. Abrams, 2001.

Wolf (Philippe), *Eugène Hénard and the Beginning of Urbanisme in France (1900-1914)*, IFHP, 1968.

Wright (Frank Lloyd Wright), *The disappearing City*, New York, 1932

Wright (Frank Lloyd) and Brownell (Baker), *Architecture and Modern Life*, New York, 1937

Wright (Frank Lloyd), *An Autobiography*, Faber and Faber Limited, 1946

Wright (Frank Lloyd) and Mumford (Lewis), *Thirty years of correspondence*, Eds Bruce Brooks Pfeiffer, 2005.

Zamiatine (Eugène Ivanovitch), *Nous autres*, Gallimard Jeunesse, 1979

Zamiatine (Eugène Ivanovitch), *Le métier littéraire*, Lausanne, L'âge d'homme, 1990

Zukowsky (John), ed, *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996

Paris-New York, Costes et Bellontes, Nouvelle revue critique, 1930

« Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937

Les constructions du ciel et Panamarenko, Fondation pour l'architecture, Bruxelles, 1995

La ville maritime, temps, espaces et représentations, Actes du Colloque de 1996, Coédition CRBC – UMR 6554 Géolittomer

Following the footsteps of the Wright Brothers, their sites and stories, Colloque du 28 septembre 2001, Wright State University, Dayton, Ohio.

Colloque *La métropole des infrastructures*, organisé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 11 et 12 Décembre 2003

Journée d'études « Histoire de l'aéronautique, XVIIIe-XXe siècles, Nouvelles problématiques, approche transversale et longue durée », organisée par Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger le 13 Juin 2007 à la Cité des Sciences et de l'Industrie, La Villette.

ARTICLES DE PERIODIQUES

- Biedermann (Louis), "Pictorial forecast of the City", *New York World Supplement*, 30 Décembre 1899
- Pettit (Harry M.), "The Cosmopolis of the Future", *King's dreams of New York*, New York, Moses King, 1908
- Turner (George Kibbe), Entretien avec Wilbur Wright : « The Men who Learned to fly », Avril 1908
- "Saving the sunshine in the City's Valleys of Shadows", *New York Herald*, 9 Août 1908
- "La grande semaine de Champagne", *L'Illustration*, 4 septembre 1909, pp153-164
- "Above ship on Hudson river", *New York Evening Mail*, 29 septembre 1909, p1
- "Wright in Daring Flights Rounds Liberty Statue", *The Globe*, 29 septembre 1909, p1
- "Three hundred years later", *Harpers Weekly*, 2 Octobre 1909, p1
- "A new kind of gull in New York harbour", *Harpers Weekly*, 9 Octobre 1909, p1
- "Wilbur Wright's amazing flight", *Harpers Weekly*, 16 Octobre 1909, p1
- L'aérophile*, 1^{er} Novembre 1909, pp482-483
- « The progress of the world and the aeroplane- A retrospect and a forecast », *The American review of reviews*, XL, Novembre 1909, pp517-521, pp 551-559.
- « Aéropolis, Un aérodrome à 4 kilomètres des fortifications », Supplément à *L'Aéronaute*, 26 mars 1910
- Hénard (Eugène), « Les villes de l'Avenir », *L'Architecture*, 12 Novembre 1910, pp383-387
- "Double-decked streets for lower New York", *New York Times*, 6 Août 1911
- Rummel (Richard W.), "Future New York is preeminently the City of Skyscrapers", dans *King's Views of New York*, New York, Moses King, 1911
- Kaempffert (Waldemar), "The flying Machine and the roof », *American Homes and gardens*, VII, Septembre 1911, p317
- Kaempffert (Waldemar), « Aircraft and the future », *Outlook*, 28 Juin 1913, pp 104-109
- « La ville du futur, une solution hardie du problème de la circulation », d'après le *Scientific American* », *L'Illustration*, N3676, 9 Août 1913, p211.
- « Manifeste de l'Architecture Futuriste », Magazine *Lacerba*, Florence, Août 1914
- « Ce que j'ai appris à propos des villes de demain », Entretien donné à *L'Intransigeant*, 25 Novembre 1920, p4
- Labadié (Jean), « Les cathédrales de la vie moderne, un audacieux projet pour résoudre en hauteur la crise du logement et les problèmes de confort et d'hygiène », *L'Illustration*, 12 Août 1922, Vol 80, N4145, p132
- Orricks (John), « Bridge Homes : A new vision of the City, They are only dreams as yet, but architects say they are practical », *The New York Times Magazine*, N5, 22 Février 1925, pSM5

Corbett (Harvey Wiley), "Architectural imagination in City Building", *City Planning*, Avril 1925, Vol I, n1, p 37

« An Aeroplane landing in a Metropolis", *The Bulletin of the Beaux Arts Institute of Design*, July 1925, pp5-10

Mumford (Lewis), "The Sacred City", *The New Republic*, 27 janvier 1926, pp270-271

Brainerd (Harry B.) "An aeroplane landing in a metropolis", *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Mumford (Lewis), "Is the Skyscraper tolerable", *Architecture*, Février 1927, Volume 55, pp67-69

« Que sera le Paris de demain ? Les vastes et ingénieux projets d'un jeune architecte, Construire hors Paris une grande ville d'affaires ceinte de cités-jardins et reliée au centre par des autostrades. Des aérodromes aux environs de la Gare du Nord », *Le Quotidien*, Novembre 1928

Entretien avec Hugh Ferriss de Purdy (Nina), « Project of the Skylines », *Personality*, Novembre 1928, p38.

"RIBA aerodrome competition", *The Architects' Journal*, N69, 30 janvier 1929, pp208-211

"RIBA, Competition for a Design of an Aerodrome", *Journal of the Royal Institute of British Architects*, 23 Février 1929, pp325-26.

"Airports- The new architectural opportunity", *Architectural Forum*, Avril 1929, pp593-602

Keally (Francis), Architecte, « Suggested airport over railroad tracks between Pennsylvania Station and Hudson river », et « Suggested circular landing field surrounded by hangars and Airplane Parking space », *Architectural Record*, Mai 1929, p494

Gale (Charles H.), « The First National Airport Conference », *Aviation*, N26, 1^{er} Juin 1929, p1879

« Comment les architectes modernes envisagent le Paris de demain, entretien avec Mrs André Lurçat et Mallet-Stevens, Le premier envisage l'incorporation de tout le département de la Seine dans la capitale ; le second, se ralliant au plan de M Le Corbusier, préconise de raser le centre de Paris », *Excelsior*, Octobre 1929

Keally (Francis), "How airports will affect zoning laws", *American architect*, Décembre 1929, pp20-21, 100, 102

El Lissitzky, « Alte Stadt-Neue Baukörper », in "Russland : Architektur für eine Welt-Revolution", *Ullstein Bauwelt Fundamente* N14, 1929

« The Lehigh Airports Competition », *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp75-106

Corbett (Harvey Wiley), "The Airport of the future", *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp71-74

Ferriss (Hugh), "Airport of tomorrow", *American Architect*, Janvier 1930, p67

Holme (John C., Jr), « Surveying the Airport Problem In New York City », *Aviation*, 11 Janvier 1930, pp56-58; 25 janvier 1930, pp157-161 : 1^{er} Février 1930, pp198-200

Mumford (Lewis), "The City of Tomorrow", *The New Republic*, 12 février 1930, pp332-333

Ferriss (Hugh), "The Metropolis of Tomorrow", *The New Republic*, 2 Avril 1930

Mumford (Lewis), "Skyscrapers in the city of the future", *The New Republic*, 23 avril 1930, p275

Gale (Charles H.), « The Second National Airport Conference », *Aviation*, N°28, 24 Mai 1930, pp1037-1040

Neutra (Richard), « Terminals? – Transfer!”, *Architectural Record*, Août 1930, pp99-104

« Frank Lloyd Wright and Hugh Ferriss discuss this modern architecture », *Architectural Forum*, Novembre 1930, pp535-540.

Keally (Francis), « Architectural treatment of the airport », *The architect and engineer*, NOVembre 1940, pp 43-51

Marshall (JTW), “Transatlantic flight, a commercial reality through Man-Made islands”, *The American Architect* N138, Décembre 1930, pp30-31, 68, 70

« Paris », numéro spécial de *L’architecture d’Aujourd’hui*, Juin-Juillet 1931

Dossier spécial “New York of the future”, *Creative Art*, N9, Août 1931, pp127-171

« An air terminal for the city of NY », *Beaux Arts Institute of Design (BAID)*, 7 octobre 1931, pp 3-4; pp 6-14

Desbordes (Pierre), « Réalisera-t-on au Bourget, le projet de M Jean Royer ? », *Les ailes*, N549, 24 Décembre 1931

The Christian Science Monitor, 7 Janvier 1932, Section- Part I

« Man and Machine parted in Plans for City of the Future”, *The New York World Telegram*, 15 Février 1932

« Un curieux projet d’aéroport-relais en plein cœur de Paris », *Paris Journal*, 1932

« L’île des cygnes sera-t-elle transformée en aéroport ? », *Le Quotidien*, Paris, 19 Février 1932

« Airport is urged for isle in Seine, project called aviation aid by architect », *Chicago Tribune*, 29 février 1932

« An Airport in the Seine, Architects novel plan », *The Daily Mail*, Londres, 29 février 1932

Ouest-Eclair, Rennes, 3 Mars 1932 (Aéroparis)

« Un aéroport non loin de la Tour Eiffel », *Paris-Soir*, 6 mars 1932

Le Nouveau Journal, Strasbourg, 8 mars 1932 (Aéroparis)

« Un aérodrome près de la Tour Eiffel », *Paris Journal La Croix*, 12 mars 1932

Le Petit Matin, Tunis, 13 Mars 1932 (Aéroparis)

Die Metzger Freie Presse, Metz, 14 mars 1932 (Aéroparis)

« Un original projet d’aérodrome sur la Seine à Paris », *Paris hebdo Dimanche illustré*, 27 mars 1932

« Un aerodromo en el centro de Paris », *La Nacion*, Buenos Aires, 19 mars 1932

L’Ouest, Angers, 27 Mars 1932

Le Petit Provençal, Marseille, 27 Mars 1932 (Aéroparis)

Lurçat (André), « Aéroparis, projet d’un aéroport relais sur la Seine », *Architecture d’Aujourd’hui*, Avril 1932, pp87-89.

« Un aéroport relais sur la Seine », *L’Aérophile*, Paris, Avril 1932, pp107-109

« Construisons des gares d’avions », *Revue Je sais tout*, Avril 1932 (Aéroparis)

Urbanisme, Mai 1932, pp144-161

Wright (Frank Lloyd), “Today, Tomorrow, America Tomorrow”, *American Architect*, Mai 1932, pp14-17 et 176

Mumford (Lewis), “The plan of New York”, *The New Republic*, N71, 15 juin 1932, pp121-126

Mumford (Lewis), “The plan of New York”, *The New Republic*, N71, 22 Juin 1932, pp 146-154

« Les aérogares de demain », Journal *Tablettes des deux Charentes*, Rochefort, 28 mai 1932 (Aéroparis)

Le Miroir du monde, Paris, 18 Juin 1932 (Aéroparis)

Architecture d'Aujourd'hui, Septembre 1932, pp78-95

Futurismo, Rome, 9 octobre 1932 (Aéroparis)

« Pour sauver nos aéroports, L'Etat devrait acheter du terrain aux abords des grands aérodromes. », *L'Aviation Marchande*, N594, 3 novembre 1932, p8

« Projet d'un aéroport relai sur « La Seine à Paris », par André Lurçat, Architecte DPLG », *La Revue de l'habitation*, avril 1933

“A proposed solution for New York's Airport Problem” *New York Herald Tribune*, 1^{er} Octobre 1933, Section VI, part II

Architecture d'aujourd'hui, Mai 1934, pp44-54

La construction moderne, 24 juin 1934, pp667-677

« An airport terminal”, *Beaux Arts Institute of Design* (BAID), N10, Octobre 1934

« La nouvelle aérogare du Bourget ne sera pas édifée au Sud, comme il l'aurait fallu », *L'aviation marchande*, N750, 31 Octobre 1935, p9.

«Le Concours de l'aéroport du Bourget », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1936, pp4-5

“An airport building near a metropolis”, *Beaux Arts Institute of Design* (BAID), N27, Février 1936, pp16-22

Pingusson (G.H.), « Aviation, par Le Corbusier », *Architecture d'Aujourd'hui*, Avril 1936

“New York as an Air Terminal”, *The New York Times*, 28 Août 1936

Vago (Pierre), ed, avec la collaboration de Urbain Cassan, architecte et ingénieur, Dossier « Gares maritimes et aériennes », *Architecture d'Aujourd'hui*, N9, Septembre 1936

Lods (Marcel), «La crasse de Paris ou les hommes enfumés », dans *Architecture d'Aujourd'hui*, Juin 1938, pp82-89

“Save Jamaica Bay, Moses Urges City; Demands Scrapping of 1922 F Plan for Huge Port-Wants Park Area Instead Assails Dumping Practice”, *The New York Times*, 18 juillet 1938, p1

“Replies to Ellenstein”, *The New York Times*, 29 septembre 1938

« Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types : Londres, Paris, Berlin et Marseille » Dossier « Aviation », *Urbanisme*, N66, octobre- novembre 1938

Hermant (André), “L'exposition de 1939”, *Architecture d'Aujourd'hui*, 1-2/1940

Mallet-Stevens (Robert), « L'esprit des expositions », *Architecture d'Aujourd'hui*, 1-2/1940

Stuart (John), “The Washington National Airport”, *Pencil Points*, Octobre 1940, pp602-611

“New York Airport”, *Architect's Journal*, 20 mars 1941, pp195-199

Pencil Points, Février, Avril, Juin, Août 1943 (Illustrations Ferriss)

« World's greatest Airport to serve skyways of Tomorrow », *Popular Science*, Août 1943, pp74-77

Pencil Points, Août, Octobre, Décembre, Février, Avril, Juin 1944 (Illustrations Ferriss)

RPA's newsletters, 26 juin 1944

Pencil Points, Août, Octobre 1944 (Illustrations Ferriss)

« New York Presses atlantic Air Plea : Port Authority puts case for City as Transocean terminal in hearing before CAB », *The New York Times*, 17 Octobre 1944

RPA's newsletters, 1^{er} Novembre 1944

« Future of New York as Port Held Assured », *The New York World Telegram*, 21 Décembre 1944

Pencil Points, Décembre 1944 (Illustrations Ferriss)

“Sees New York Leading in Air: Port Authority Economist Predicts Vast Shipments”, *Hudson Dispatch*, 23 Janvier 1945

“New York City Stakes Its Claim in Postwar Air World”, *Daily News*, 26 Février 1945

Dossier « Airports », *Architectural Record*, Avril 1945

“New York- Air Hub”, Edditorial, *The New York Times*, 8 Septembre 1945

Pays (Marcel), « Idlewild et Orly, deux aérodromes frères. L'un et l'autre sont de véritables cités », 23 septembre 1945

RPA's newsletters, 11 Octobre 1945

“An authority for airports”, *The New York Times*, Editorial, 29 Janvier 1946, p19
The New York Times, 9 février 1946

« L'aéroport mondial d'Orly », *Urbanisme*, N109, 1946, pp2-7

Regional Plan Bulletin, N68, Novembre 1946

Le Corbusier, « Urbanisme et aéronautique », *Techniques et architectures*, Vol VII, N°9-12, 1947, pp463-467.

« Two variations on a theme: the Port of New York Authority and the New York City Airport Authority offer plans for Idlewild. », *Architectural Record*, Février 1947, pp22-23

« Airport programming analyzed », *Architectural Record*, Avril 1947

Price (Wesley), « What an airport », *The Saturday Evening Post*, 22 Mai 1948, pp20-21 et pp 71, 74, 76, 78.

« New York in 1999- 5 predictions, Architects and city planners look into the crystal ball and tell what they see. In 1999- 50 years from now- what will New York be like? Will it be a Wellsian maze of superskyscrapers and aerial highways, or will it be more open and more green? For a symposium on this subject, the Times asked 5 of the country's best-known architects and planners”, *New York Times Magazine*, 6 Février 1949, page SM18

« Planners of America's largest Port », *Architectural Record*, Juillet 1949, pp84-95

« Airport taxiway at New York International Airport”, Clarke, Rapuano and Holleran, architects, *Architectural Record*, Septembre 1949

Teets (Florence), « The little Flower's folly », *Pegasus*, Octobre 1954, pp1-15

“Idlewild, isn't Idle or wild”, *The New York World Telegram and Sun*, 21 Février 1955

« Idlewild : unlimited airport, Fragmentation of its new \$60 Million central terminal area was dictated purely and simply by its overpowering statistics », *Architectural Forum*, Avril 1955, pp 152-156

“New Airport City rises at Idlewild”, *The New York Times*, 17 Septembre 1956, p29

“New 'City' taking form at Idlewild”, *The New York Times*, 14 Avril 1957, p68

“New York's Idlewild gest some glamor”, *Business week*, 21 Septembre 1957, pp28-30

“Gateway for overseas travellers”, *Progressive Architecture*, Décembre 1957

“Tomorrow’s airport, Victor Gruen”, *Progressive Architecture*, Decembre 1957, pp108-110
 « New aerial gateway to America », *Architectural Forum*, Février 1958, pp79-87
 “An aerial city takes shape”, *Architectural Forum*, Février 1958, p86
 Interview with Eero Saarinen, *Horizon magazine*, 19 Juin 1959
 “Fabulous Idlewild: aviation’s Airport city”, *Airlift*, Septembre 1959, pp. 29-50
 “Airport of the jet age: it is New York’s Idlewild, ‘an authentic wonder of the world’”, *The New York Times Magazine*, 8 Novembre 1959, pp9-13
 Knox (Sandra), “Idlewild Skyline Gets an Addition”, *The New York Times*, 3 juin 1960
 “New York’s Idlewild – The New Look”, *Vogue*, 1er Octobre 1960, p194
 Montignac (Jean), « Orly, premier ensemble architectural du Paris de demain ne doit pas être étouffé par la ville tentaculaire », *Journal des Arts*, 1960
 « Une véritable ville, consacrée au transport aérien », *Le Parisien*, 23 Février 1961
 « Les installations du moderne Orly ne ménagent pas les pieds. La vaste aérogare entraîne à la marche. », *The New York Times*, 26 mai 1961
 « Orly, une cité de l’air, une véritable ville de 30 000 habitants », *Libération*, 26 mai 1961
 « A quatre mois de l’inauguration, Orly, un monstre qui engloutit ses créateurs », *AIR PRESS*, Bulletin hebdomadaire aéronautique, Juillet 1961
 « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen traumflughafen von Paris. », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961
 Moholy-Nagy (Sybil), « The future of the past », *Perspecta*, N7, 1961, pp60-76
 Aéroport de Paris, « L’aérogare d’Orly », *Interavia*, 1961
 « Visitez Orly, aéroport de PARIS », *APNA*, Numéro spécial 1961
 Lynch (Kevin) et Rodwin (Lloyd), eds, “The future metropolis”, *Daedalus*, Hiver 1961
 Banham (Reyner), “Fear of Eero’s mania”, *Arts magazine*, Février 1962, pp70-73
Architecture d’Aujourd’hui, N101, Avril-Mai 1962, ppXXXVII
 « Saarinen’s TWA Flight Center », *Architectural record*, N132, Juillet 1962, p133
 « Saarinen’s TWA Terminal : An Experience in Space », *Architectural Forum*, N117, Juillet 1962, p72.
 “Your Weekend guide visits: Idlewild Airport”, *The New Haven Register*, 25 Août 1962, p32
 “Forget the bird, TWA appraised”, *Architectural Review*, Novembre 1962, pp306-307
 Huxtable (Ada Louise), « Idlewild: Distressing Monument to Air Age », *The New York times*, 25 Novembre 1962, p181
 Banham (Reyner), “The obsolescent airport”, *Architectural Record*, 132, Décembre 1962.
 Hitchcock (Henry-Russell), “American architecture in the early sixties”, *Zodiac*, 10, 1962
 « Idlewild et Orly... L’ une et l’autre sont de véritables cités », *Paris Presse*, 16 Août 1964
 « Avec des nouvelles installations grandes vomme toute la rive gauche de Paris », *Paris Presse*, 27 Août 1964
 « L’aérogare d’Orly est devenue le pôle d’attraction des promeneurs parisiens du dimanche », *Le Figaro*, 2 Novembre 1964

« Main basse sur Paris » et « Comment implanter les immeubles de bureaux ? », *Architecture d'Aujourd'hui*, N111, Décembre 1963-Janvier 1964, ppV- XI-XIII

« Bientôt le train sans roue », *Paris-Match*, 29 Mai 1965

Dossier « Aéroports », *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p86-100

Ibid; lire aussi “One airport in place of four”, *Progressive Architecture*, N50, Septembre 1989, pp104-107

« New Jersey protests plans for Giant Jet-Age Airport », *Architectural Forum*, Janvier 1960, p10

« 70 miles from Town ? », *Newsweek* N69, 27 Mars 1967, p84

Tati (Jacques), « Le champ large », *Cahiers du cinéma*, N199, entretien par Jean-André Fieschi et Jean Narboni, Mars 1968, p16

Patarin (Bernard), « A propos de Roissy », *Architecture d'Aujourd'hui*, Mars/avril 1974, pp28-35

Dossier Aéroports, *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin/juillet 1971, pp18- 25

« Dare to look, it's fun ! », Edition américaine du *Reader's Digest*, 1972

« Libres propos sur le béton brut », *Aéroports de Paris Magazine*, N32, Avril 1973

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

« 5775000 passagers et 3.755.000 visiteurs aux aéroports de Paris », *Equipe*, 2 Janvier 1965

« Orly, le « monument » le plus visité de France », *Paris Jour*, 2 Janvier 1965.

« Le procès du bruit : Air France assigne 13 autres compagnies », *France soir*, 4 Juin 1965

« Air France ne sera pas seule au procès du bruit », *Paris Presse*, 4 Juin 1965

« Concurrence de la Tour Eiffel », *Le Figaro*, 17 Août 1965

“Kennedy airport faces traffic of the 60's with a 40's design”, *The New York Times*, 18 Août 1965, p90

« Pas d'avions sur mon village », *Paris Presse*, 14 novembre 1965

« A bas les aviateurs », *Paris Presse*, 14 novembre 1965

« Malade et nerveuse », *Paris Presse*, 19 novembre 1965

« Le monument le plus visité », *Le Figaro*, 1^{er} Janvier 1966

Robinson (Cervin), « Wie wird man ein erfolgreicher Visionär ? », *Archithese*, N18, 1976, pp5-12.

Adp à la une, Octobre 1985

Willis (Carol), « Zoning and Zeitgeist, The skyscraper City in the 1920s », *Society of Architectural Historians Journal*, N45, 1986, pp47-60

« Roissy-en –France vit déjà en l'an 2000 », *Le Parisien*, Le 5 mai 1988

Bernfeld (Guy), « Roissy : Helmut Jahn en piste », *Le Nouvel Observateur*, 24-30 Juin 1988

« Aéroport du Kansai », *Architecture d'Aujourd'hui*, Février 1989, pp42-53

« Roissy Charles de Gaulle, Voyage au sol », Numéro spécial sur Roissy, *L'Express Paris*, 1989

Fischer (Thomas), “Landmarks : TWA Terminal”, *Progressive Architecture*, Mai 1992, pp96-100

Nadal (Luc), “L'Aeropolis du Kansai, utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise”, *Lumières de la ville, Formes limites échappées*, N6, Novembre 1992

Corn (Joseph), ed, « Rêves de futur », *Culture technique*, N°28, 1993

Icare, Numéro 147, 1993-1994

Spiegler (Marc), « Planes of existence », *Métropolis*, Numéro, juillet-Août 1997

“A ‘New’ Kennedy International Airport takes Wing”, *The New York Times*, 26 Octobre 1997, p6

Meyers (Andrew A.), “Invisible cities: Lewis Mumford, Thomas Adams and the Invention of the Regional City, 1925-1929”, *Business and Economic History*, Volume 27, N2, Hiver 1998, pp292-306

Thébaud-Sorger (Marie), « La conquête de l’air, les dimensions d’une découverte », *Dix-huitième siècle* N°31, 1999 : Science et esthétique, pp.159-177

Mellins (Thomas), « The sky is the limit », *Architectural Record*, N188, Juillet 2000, pp147-163

Augé (Marc), « Non-lieux et espace public », *Quaderns*, N231, 2001, p11-14

Muschamp (Herbert), “Architecture hands off the baton to preservation”, *The New York Times*, 4 Avril 2001, p B3

Gervais (Thierry), « Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne 1855-1914 », *Etudes photographiques*, N9, Mai 2001, pp102-108

Municipal Art Society of New York (MAS), “MAS shows that Saarinen’s TWA terminal can fly again”, 2001

Municipal Art Society of New York (MAS), “The TWA terminal saga continues”, 2001

“TWA’s fight for flight: what preserves a landmark most?”, *Architectural record*, Novembre 2001, pp63-66

“Will this bird fly?”, *Architecture*, Decembre 2001, pp100, 104

“Unusual planning duel over Kennedy Terminal”, *The New York Times*, 28 Novembre 2002, pB3

Vogel (Carol), “Port Authority shuts Art exhibit in Aftermath of Rowdy Party”, *The New York Times*, 7 Octobre 2004

Czarnecki (John E.), Assoc. AIA, “Art Exhibition at JFK Airport’s TWA terminal Abruptly shut down”, *Architectural Record*, 11 Octobre 2004.

Roseau (Nathalie), « La ville des flux, les espaces de frottement », *Faces*, Institut d’architecture de l’université de Genève, Numéro 61, Hiver 2005-2006, pp14-18

Leslie (Thomas), “The PAN AM terminal at Idlewild/Kennedy Airport and the transition from Jet Age to Space Age”, *Design Issues*, MIT, Volume 21, N°1, Hiver 2005-2006, pp63-80

Ethington (Philip J.) and Schwartz (Vanessa R.), “Introduction : An Atlas of the Urban Icons Project”, *Urban History*, 33, 1 (2006)

Locher (Fabien), « De nouveaux territoires pour la Science : Les voyages aériens de Camille Flammarion », *Société et Représentations*, N21, avril 2006, pp157-175

Guigueno (Vincent), « La France vue du sol, Une histoire de la Mission photographique de la DATAR », *Etudes photographiques*, N18, Mai 2006, pp96-119

Lenoble (Benoît), « L’aéroplane et le ballon vus par le journal. Technique aérienne et imaginaire médiatique en France (de 1906 au début des années 20) », *Hypothèses*, Travaux de l’Ecole doctorale d’histoire, Publications de la Sorbonne, Paris, 1:1 (2006), pp. 209-220

Gimpel (Léon), « Mes grands reportages », *Etudes photographiques*, N19, Décembre 2006, pp120-139.

Thébaud-Sorger (Marie), « Le ballon au service de l’espace temps de Jules Verne » in *La science en drame*, *Revue Jules Verne*, N25, 2007, pp.51-57.

« Le dirigeable revient dans l’air », *Le Monde*, Dim 22- lun 23 Avril 2007, p18.

« Ville suspendue », *Le Nouvel Observateur, Supplément Téléobs*, 9 mai 2007, p50
« Nouvel aéroport à Djeddah », in « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, 134-135, pp304-317, Juin 2007
« Pourquoi Roissy craque ? », *Le Monde*, 30 Juin 2007, p3
« Atlanta, l'Amérique engorgée », *Le Monde*, 7 août 2007, pp14-15
« Lagos : le guêpier devenu plateforme de l'Afrique », *Le Monde*, 8 Août 2007, pp12-13
« Londres, Nœud de la planète people », *Le Monde*, 9 Août 2007, pp14-15
« Moscou : un pays, deux systèmes », *Le Monde*, 10 Août 2007, pp14-15
« Dubai, le « hub » de la mondialisation heureuse », *Le Monde*, 11 Août 2007, pp14-15
« Hong-Kong, Objectif Chine », *Le Monde*, 12 et 13 Août 2007, pp14-15
« Faut-il climatiser la planète ? Ces projets fous qui veulent freiner le réchauffement de la planète », *Le Monde 2*, N193, Supplément au *Monde*, 27 Octobre 2007, pp26-33

.

ARCHIVES

Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

Fonds consultés

Fonds Hugh Ferriss
Fonds Harvey W. Corbett
Fonds William A. Delano et Chester A. Aldrich
Fonds Wallace K. Harrison
Fonds Charles R. Lamb

Documents cités

Lamb (Charles R.), "The Possibilities of the Esthetic Development of Our City," texte présenté au meeting de l'association municipale des ingénieurs de la ville de New York en Avril 1908, Archives Lamb

Paul, "How you may live and travel in the city of 1950", date inconnue (avant 1914), Box 4:1, Archives Corbett

Farr, « In the year 2000, saying it with architecture for the tourists », date inconnue (avant 1914), Box 4:2, Archives Corbett

Moses (Robert), *The future of Jamaica Bay*, Department of parks, City of New York, 1938

Lorentz (Pierre), Mumford (Lewis) et Rodakiewicz (Henwar), *The City*, 1939

Ric Wil Company, *To the Airport center of tomorrow*, 1945, Archives Ferriss, Boîte 7, Dossier N5.

Downer, Green and Carrillo, Clarke, Rapuano and Holleran, Harrison and Abramovitz, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Décembre 1946

Port of New York Authority, *Summary of proposal for the development of new York City Airports*, 18 Décembre 1946.

Annual reports, Port of New York Authority, Years 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1954

Ferriss (Hugh), "Random Thoughts of Hugh Ferriss", texte non daté (fin des années 40), Archives Ferriss, Box 7, Second file

Lettre de la Port of New York Authority, à SOM et WK Harrison, en date du date du 16 Février 1955, Ref « Preliminary design ». Archives Ferriss, Box 5A

Harrison (Wallace K), Texte de présentation du concept de *Terminal City* pour la *Port Authority*, 16 Février 1955, Archives Harrison, Box 3

Lettre de la Port of New York Authority à WK Harrison, en date du 28 Février 1955, Ref "New York International Airport, Architectural Services for Terminal Area", Archives Harrison, Collection II, Box 2:5

Jamaica Bay Environnemental Study Group, *Jamaica Bay and Kennedy Airport, A multidiciplinary Environnemental Study*, National Academy of Sciences, National Academy of Engineering, Washington DC, 1971.

Landmarks Preservation Commission, 25 Novembre 1980, Designation list, 138, LP-1110

New York Public Library, New York

Robert Moses Papers

Lettre de Robert Moses au Borough de Brooklyn en date du 3 Mai 1938, Box 97, Parks/1938

Lettre de Robert Moses à l'US Engineer Office en date du 13 Septembre 1938, Box 97, Parks/1938

Lettre de Robert Moses à FH La Guardia en date du 20 Octobre 1941, Box 98, Parks/1941

Lettre de Robert Moses à FH La Guardia, en date du 9 février 1945, Box 98/Parks/1945

Lettre de Robert Moses à HS Cullman, Chairman de la Port Authority, en date du 3 mars 1950, Box 99/ Parks/ 1950

Lettre de HSCullman à Robert Moses, en date du 15 Mars 1950, Box 99/ Parks/ 1950

Skidmore, Owings et Merrill, Agence SOM, New York

Dossier "Aéroports"

Jaffe (Lee K.), « New York International Airport, Passenger Terminal Area », For release, 21 Février 1955

Port of New York Authority, "Port Authority announces \$60,000,000 New York International Airport Terminal Development", 21 février 1955

Manuscripts and Archives Department, Yale University, New Haven

Fonds Eero Saarinen

"Saarinen captures spirit of flight in TWA structure", *News from TWA*, 13 Novembre 1957

Saarinen (Eero), *Statement on the TWA Terminal at Idlewild*, New York, 1960

Institut Français d'Architecture, Paris

Fonds consultés

Fonds Eugène Beaudouin et Marcel Lods

Fonds Marcel Lods
Fonds André Lurçat
Fonds Henri Prost

Documents cités

Beaudouin (Eugène) et Lods (Marcel), « Emplacement de l'Exposition-Concours », 1932, Archives Beaudouin et Lods, Ref E32
Beaudouin (Eugène) et Lods (Marcel), « Palais des expositions, concours OTUA-Prévision d'un aéroport », 1934, Archives Beaudouin et Lods, Ref F3363
Prost (Henri), Dossier « Plan régional », Archives Prost, Ref HPARC 2/12
Lods (Marcel), *La ville de demain*, 1964-1975, Archives Lods, Cat 167/A

Fondation Le Corbusier, Paris

Documents et ouvrages relatifs à l'aérien (meetings, vues, modèles d'avion, transports), ainsi qu'aux aéroports.

Archives d'Aéroports de Paris, Orly, France

Bozel (Alain), *L'Aéroport de Paris*, A compte d'auteur, Novembre 1944
Cot (Pierre Donatien), « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 mars 1959
« Projet de scénario sur l'aéroport de Paris », Scénario d'un film écrit par Louis Pauwels et Robert Menegoz, 22 septembre 1960, Boîte 141.
Scénario de Heuline-Courtot, 1960-1961, Boîte 141, Bordereau N2005308
Donot (Jacques) et Roy (JN), « Avant-première à Orly », RTF, Eurovision, le 18 Février 1961
Allocution prononcée à l'inauguration de l'aérogare d'Orly Sud par le Président de la République, 23 Février 1961, Boîte 37, Bordereau N1993055
Emission de Radio, « 5 colonnes à la une », 3 Mars 1961 (Ouverture d'Orly Sud)
Emission de Radio, Paris Inter, 8 et 9 mars 1961 (Ouverture d'Orly Sud)
PH/IF, « Paris-Orly », Cinetest, 18 Juillet 1961, Boîte 141
Lettre de Mr Bentz à Mr Guillemin, Juillet 1961, Boîte 141, Bordereau N°2005308
« Qui veut voler, doit savoir marcher », *Die Zeit*, 1961, Hambourg. Traduction figurant dans les archives d'Aéroports de Paris, Boîte 99, Bordereau N2005308
Aéroports de Paris, Texte de présentation de l'aérogare d'Orly Sud, Mai 1962, Boîte 32, Bordereau N1994980
"Number 1 World way", scénario de Cate and McGlone Films, 6 mars 1963, Boîte 143, Bordereau N2005308
Echanges de correspondance ente Austin Tobin et Pierre-Donation Cot, Boîte 100, Bordereau N2005308
Note de Bernard Ruquier, en date du 28 février 1967 : « As-tu idée de ce que le Directeur Général appelle des 'pièges à visiteurs' ? », Boîte 4, Bordereau N43.
« Paris-Nord, Projet de Synopsis », PATHE-Journal, 1967

Guillaumin, « L'aéroport et son environnement », 31 janvier 1968, Boite 5, Bordereau N2005308

Compagnie Française d'Economistes 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, Commandée par le service Organisation et Développement d'ADP, Dossier N979

Rapport de synthèse de P.Jarniou, chef du Service Organisation et Développement, à l'Ingénieur en chef du Département I, 24 Octobre 1968, Dossier N979

CROP (Centre de Recherches sur l'Opinion Publique), *Image créatrice de l'aéroport d'Orly*, Mai 1970

Andreu (Paul), « Note concernant le parti de la première aérogare de Roissy-en-France », Décembre 1971, N303

Lettre de Marcel Lods à André Decelle, Président du Conseil d'Administration, Paris, le 12 janvier 1972, Boite 16, Bordereau N1988072

Lettre de Marcel Roux à André Decelle, Président du Conseil d'Administration: « A propos des deux solutions pour Roissy », Paris, le 13 janvier 1972, Boite 16, Bordereau N1988072

Block (Jacques), « L'aéroport, la ville, l'arrière-pays », ITA, 5ème colloque international, 29 novembre-1er décembre 1972, Boîte 32

Andreu (Paul) et Bachelez (Pierre), « Aéroport de Roissy-en-France, Etude préliminaire de l'unité centrale. » Conseil d'Administration d'ADP, 16 mai 1973, Boîte 38

« Unité centrale, Suggestions à l'ADP », Louis Merlin, 8 avril 1974

« Unité centrale », Réunion du 21 janvier 1975, ADP/DU

« Problèmes d'image publique du futur aéroport de 'Roissy en France' », par Franck Bauer et Associés, Conseils en public relations, Boite 28, Bordereau N1986025

Andreu (Paul), « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'architecture, 5 janvier 1978

Lettre de Alain Bozel au président Raoul Moreau d'ADP, en date du 12 septembre 1978, pp2-3, Boîte 95, Bordereau N1985049

Lettre de Alain Bozel au Président Raoul Moreau d'ADP, en date du 15 Décembre 1978, p3, Boîte 95, Bordereau N1985049

Aéroville: "Les aérovilles, nouveau concept d'intercommunication et de localisation d'entreprises", *Cahiers du CREPID*, Boite 73, Bordereau N1992111

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

« Premier défilé de mode en aéroport », Communiqué de presse d'ADP, 1^{er} Septembre 2005

Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

Ports d'aviation- 1ère édition, N1, 1909, Ref 8B16086

« Les grands ports aériens », Brochure présentant *L'Exposition de démonstration et de propagande du Sous-Secrétariat de l'Aéronautique Française*, inaugurée le 12 novembre 1921, par Monsieur Laurent Eynac, Sous secrétaire d'Etat de

l'Aéronautique et des Transports aériens, Marseille, Avril-Novembre 1922, Boîte 6, Salons aéronautiques 4
Brochure "Seadromes", Ca 1925-1930, Ref 4B9576
Caquot (Albert), Rapport au ministre de l'Air, portant sur « L'Etude sommaire des conditions d'aménagement d'un aéroport à Paris », 16 Octobre 1931
« Le port aérien de Paris doit rester au Bourget », Fin 1931
Cassan (Urbain), *Le port aérien intercontinental de Paris*, 1931, Ref 4B48, Boîte Aéroports
Société des grands travaux aéronautiques et d'équipement des voies aériennes, « Constructions d'aéroports », 10 décembre 1931, Boîte aéroports 2, Dossier N5
Cassan (Urbain), *L'infrastructure servante de l'aviation*, Ducros et Colas, Paris, 1936, Ref 16 16460
Cassan (Urbain), « L'infrastructure », Texte de la conférence présentée au Grand Palais, le 16 Novembre 1936, Ref 8B1601.
Rapport de mission aux Etats-Unis, juillet 1945, par Mrs le lieutenant colonel Lherminier et Raymond Lazard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ref N4B9028

TABLE DES ILLUSTRATIONS

CHAPITRE I – LA NARRATION

- Ill.1.1. Les tribunes de Bétheny, Août 1909. Source *Le livre d'or de la conquête de l'air*, 1909
- Ill.1.2. Léon Gimpel, « Les tribunes de Bétheny comme les voyait Hubert Latham quand il volait à 150 mètres d'altitude », *L'Illustration*, 4 septembre 1909, p162
- Ill.1.3. Vol de Wilbur Wright à New York, depuis la Governors' Island jusqu'à la tombe du general Grant, soit 32 kilomètres, 4 septembre 1909. Source « Les frères Wright », *Icare*, N147, 1993-1994, p92
- Ill.1.4. La couverture des célébrations de Hudson-Fulton à New York, par le *Harpers Weekly*, en Octobre 1909 ; Revue *Harpers Weekly*, New York: *Three hundred years later*, 2 Octobre 1909, p1; *A new kind of gull in New York Harbour*, 9 Octobre 1909, p1; *Wilbur Wright's amazing flight*, 16 Octobre 1909, p1
- Ill.1.5.1. Jacques-Henri Lartigue, « André Dubonnet vole au-dessus de Paris », 23 Avril 1910, publié dans *La vie au Grand air*, Source Bibliothèque Nationale de France
- Ill.1.5.2. Double page de *La vie au Grand Air*, 10 Février 1912, Source Bibliothèque Nationale de France
- Ill.1.6.1. Albert Robida, « La sortie de l'Opéra en l'an 2000 », *L'Album*, 1901
- Ill.1.6.2. A gauche, Albert Robida, Sans légende, *Le Vingtième siècle, La vie électrique*, GDecaux Editeur, 1892 ; A droite, Albert Robida, « Tous ensemble, les gros et les petits aérocares de guerre s'élancèrent dans le vide, au bruit assourdissant de leurs moteurs. » Dessin original pour Giffard (Pierre), *La guerre infernale*, 1908
- Ill.1.7. Biedermann, "Pictorial forecast of the City", approved by Andrew H Green, HH Ykeland, John B Mc Donald, 1899, publié dans *The New York World*, 30 Décembre 1899
- Ill.1.8. Eugène Hénard, « Le Champ de Mars et la galerie des Machines. Le parc des sports et les grands dirigeables », Fascicule 4, *Etudes sur les transformations de Paris*, 1904, p116
- Ill.1.9. Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », Publié dans *L'Architecture*, 12 Novembre 1910, p387
- Ill.1.10. Harry M. Pettit, "The Cosmopolis of the Future", Couverture de *King's Dreams of New York*, 1908
- Ill.1.11. Richard W. Rummel, "Future New York is preeminently the City of Skyscrapers", *King's Views of New York*, 1911
- Ill.1.12. Paul, "How you may live and travel in the city of 1950", date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:1, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- Ill.1.13. Farr, « In the year 2000, saying it with architecture for the tourists », date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:2, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

Ill.1.14. Dart (Harry Grant), « What's to hinder », *Life*, 1910, publié in Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984, pp4-5

CHAPITRE II – LA REFORME

Ill.2.1. Jacques Lambert, Illustrateur, d'après Auguste Perret, « L'avenue des Maisons-tours, publié dans *L'Illustration*, 12 Août 1922

Ill.2.2. Le Corbusier, « Ville contemporaine de 3 Millions d'habitants », 1922, Fondation Le Corbusier

Ill.2.3. Hugh Ferriss, *Metropolis of Tomorrow*, 1929, publiés in *The Metropolis of Tomorrow*, Ed.Ives Washburn Publisher, 1929; Le dessin de gauche a été commandé pour illustrer un article de Raymond Hood, "New York's Skyline will climb much Higher", *Liberty*, 10 Avril 1926

Ill.2.4.1. Richard Buckminster Fuller, "One Ocean World Town plan", d'après *4D Timelock*, 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California

Ill.2.4.2. Richard Buckminster Fuller, "Station polaire en Arctique", 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California

Ill.2.5. Hugh Ferriss, *Project of a highway between New York and Boston, planned by Andrew Reinhard and Henry Hofmeister-* Publié dans *The New York Herald Tribune*, 1^{er} Octobre 1933, Section VI, part II

Ill.2.6. Harvey W. Corbett (en haut à gauche), Hugh Ferriss (en haut à droite), Raymond Hood (en bas), "New York of the Future", *Creative Art*, N9, Août 1931

Ill.2.7. Fragment du projet de tracé de l'autoroute de l'est, Extrait du Projet d'aménagement de la Région Parisienne (PARP) dit Plan Prost, 1934

Ill.2.8.1. Martin Beck, "Airplane platform over a building", », Beaux Arts Institute of Design (BAID), 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.8.2. Raymond P. Hughes, "Airplane landing over a bridge", », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.8.3. Harry Brainerd et A. Hammarberg, « Airplane landing over docks », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.9. André Lurçat, « Aéroparis, projet d'un aéroport relais sur la Seine », Paris, 1932, Source Archives Lurçat, Institut Français d'Architecture (IFA)

Ill.2.10. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'emplacement de l'exposition, 1932, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref E32

Ill.2.11. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Palais des expositions, concours OTUA- Prévision d'un aéroport, 1934, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref F3363

Ill.2.12.1. Harvey Corbett et Francis Keally, "Airport of the future", publié dans *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp71-74

Ill.2.12.2. Hugh Ferriss, "Airport of tomorrow", Publié dans *American Architect*, Janvier 1930, p67

Ill.2.12.3. Richard Neutra, « Terminals ? – Transfers », publié dans *Architectural Record*, Août 1930, pp99-104

- III.2.13.1. Francis Keally, “Suggested airport over railroad tracks between Pennsylvania Station and Hudson river”, publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494
- III.2.13.2. Francis Keally, “Suggested circular landing field surrounded by hangars and Airplane Parking Space”, publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494
- III.2.14. “Aerial Survey of Manhattan Island”, 4 Août 1921, *Fairchild Aerial Camera Corporation*, Library of Congress, Washington, DC. Source Cohen (Paul E.) and Augustyn (Robert T.), *Manhattan in maps, 1527-1995*, Rizzoli, 1997, pp156-157.
- III.2.15.1. Projet de “Queens Central Airport”, Regional plan of New York and its environs, in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931
- III.2.15.2. « Important airports, existing and proposed, that would serve the Metropolitan center », in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931, pp265-273
- III.2.16.1. Henry J. Gielow, d’après l’idée de Edward R. Armstrong, « Seadrome », publié dans *American Architect*, N138, Décembre 1930
- III.2.16.2. Carte mondiale des seadromes, Source Musée de l’Air et de l’Espace du Bourget, Ref 4B9576
- III.2.17. Marchi (Virgilio), “Ville futuriste”, Berlin, Technische Universität, cabinet des dessins, 1919
- III.2.18. Tullio Crali, « Aéroport », 1931, Source Collection Crali, Milan
- III.2.19. Erich Kettelhut, Esquisses pour la Tour de Babel, *Metropolis*, 1924-1927, Sources Stiftung Deutsche Kinemathek, Berlin
- III.2.20.1. Hugh Ferriss, « Gratte-ciel Hangar dans une métropole », publié dans *American Architect*, Janvier 1931
- III.2.20.2. “Today, tomorrow, America Tomorrow” - Extrait d’un article de Frank Lloyd Wright, publié dans *American Architect*, Mai 1932. Illustration d’Ernest Born.

CHAPITRE III – L’EMBLEME

- III.3.1. En haut : Terminal PAN AM de l’aéroport de Miami, 1928 (démoli depuis)
 En bas : Vue intérieure de la salle d’attente de l’aéroport de Washington, 1930 (démoli depuis)
 Source Zukowsky (John), *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996
- III.3.2. Projet pour la compétition du Beaux Arts Institute of Design (BAID), « An air terminal for the city of New York », *BAID*, Octobre 1931
- III.3.3.1. Lehigh Airport Competition ; A gauche, projet lauréat de ACZimmerman et WHHarrison; A droite, projet refusé mais signalé de H.Altwater, 1930, Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990
- III.3.3.2. Lehigh Airport Competition, projet de C.Gifford Rich, 1930, Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990
- III.3.4. Royer (Jean), Proposition pour un nouvel aéroport à Paris, publié dans *Les ailes*, 24 décembre 1931, N549

- III.3.5.1. Exposition de New York 1939, « The city of Tomorrow », maquette géante vue d'un balcon circulaire, Périsphère, concepteur Henry Dreyffus. L'aéroport occupe le terrain cerné par un cercle, en bas à gauche, Source Columbia University
- III.3.5.2. Exposition de New York 1939, Vue perspective du projet d'exposition avec le futur aéroport en haut à droite, Source Columbia University
- III.3.5.3. New York, exposition de 1939-1940, Vision de la Democracy, *La ville de demain*, dans le Périsphère, Source Columbia University
- III.3.5.4. Le maire Fiorello La Guardia présentant la maquette de l'exposition, 1939, Source Columbia University
- III.3.5.5. La Guardia coupe le ruban de l'inauguration du nouvel aéroport de North Beach, qui sera renommé peu de temps après, LaGuardia. Robert Moses est à ses côtés, 15 octobre 1939, d'après Kessner (Thomas), *Fiorello H. La Guardia and the Making of Modern New York*, McGraw-Hill Publishing Company, 1989, p364
- III.3.6. Urbain Cassan, « Le port aérien intercontinental de Paris », 1931, Source Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Ref 4B48, Boîte aéroports
- III.3.7.1. Maquette du Plan Speer, Berlin, 1937
- III.3.7.2. Perspective de l'aéroport de Tempelhof, 1935, côté piste, Landesdenkmalamt, Berlin
- III. 3.7.3. A gauche : Aéroport de Tempelhof, côté « ville », Architecte Ernst Sagebiel, 1937
- A droite, le plan de réaménagement de Berlin, avec l'aéroport à droite, reconnaissable à sa grande place circulaire, 1937
- III.3.8.1 Aérogare du Bourget, à l'ouverture en 1937, Architecte Georges Labro, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 78
- III.3.8.2. Aérogare du Bourget, 1937, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 76
- III.3.9. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'aéroport du Bourget, 1935, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA
- III.3.10.1. Aéroport LaGuardia, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.10.2. Aéroport LaGuardia, Architectes Delano et Aldrich, Cérémonies d'inauguration, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.10.3. Aéroport LaGuardia, 1940, Vue sur les hangars à avions, et la terrasse-promenade au premier plan, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.11. Terrasses de l'aéroport de Hambourg, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, planche 18

CHAPITRE IV – L'EXTRA-VILLE

- III.4.1. Alain Bozel et l'idée d'une autorité aéroportuaire autonome, Janvier 1945
Source Aéroports de Paris, *Un regard sur le monde*, ADP, 2005, p113

III.4.2.1 “ A creative solution to the air traffic problem” En attendant le règlement du conflit autour de la prise de contrôle du nouvel aéroport d’Idlewild, Un dessinateur du *New York Post* suggère une solution intermédiaire. *The New York Post*, Thursday, 23 Janvier 1947, Source Doig (Jameson), *Empire on the Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, Columbia University Press, 2001, p275

III.4.2.2. “Austin Tobin and Meyer Ellenstein: An agreement is reached with Newark », Source Doig (Jameson), *Empire on the Hudson*, op.cit., p283

III.4.3.1. L’ “empire” aéroportuaire New-Yorkais, 1947

III.4.3.2. L’empire de la *Port of New York Authority*, Source “Planners of America’s largest Port”, *Architectural Record*, Juillet 1949, p84

III.4.4.1. Couverture de la plaquette éditée par le Département des Parcs de la ville de New York (Robert Moses en est le commissaire) ; *The future of Jamaica Bay*, Department of Parks, City of New York, 18 Novembre 1938, Source Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

III.4.4.2. Département des Parcs, Plan de Jamaica Bay, avec une proposition de réaménagement, 1938, Picture Collection, Branch Libraries, New York Public Library

III.4.4.3. Département des Parcs, Plan de Marine Park, avec une proposition d’activités récréatives, 1938, Source *The Future of Jamaica Bay*, 18 Novembre 1938, op.cit.

III.4.4.4. Le maire de New York, Fiorello LaGuardia, présentant le site du futur aéroport, 1945, Source Port of New York Authority

III.4.5.1. Ferriss (Hugh), « A modern home of Tomorrow », *Pencil Points*, Décembre 1943

III.4.5.2. Ferriss (Hugh), « Helicopter platform », 1943-1944, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

III.4.5.3. Ferriss (Hugh), “Superhighway of the city of Tomorrow”, *Pencil Points*, Février 1944

III.4.5.4. Ferriss (Hugh), “Modern airport of Tomorrow”, *Pencil Points*, Avril 1943

III.4.6. Ric Wil Wompany et Ferriss (Hugh), *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

III.4.7. Ric Wil Company et Ferriss (Hugh), « Airport for Toledo Tomorrow », *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

III.4.8.1. Vue de la maquette de l’aérogare-ruban encerclant la zone centrale de l’aéroport d’Idlewild, Proposition de Downer, Green and Carrillo, Clarke, Rapuano and Holleran, Harrison and Ambramowitz, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

III.4.8.2. Ferriss (Hugh), vue perspective de l’aire centrale de l’aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

- 4.8.3. Ferriss (Hugh), Vue des pistes depuis le hall de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.4. Ferriss (Hugh), Restaurant sur les pistes, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.5. Ferriss (Hugh), Vue de l'arrivée sur le bâtiment d'entrée de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.9.1. Nouvel aéroport d'Idlewild, Proposition de la *Port of New York Authority*, 18 décembre 1946, Perspective A. Leydenfrost
- III.4.9.2. « Two variations on a theme , The Port of new York Authority and the New York City Authority offer plans for Idlewild », *Architectural Record*, Février 1947, pp22-23
- III.4.10.1. Parallèles dimensionnels, « World's greatest Airport to serve skyways of Tomorrow », *Popular Science*, Août 1943, p74
- III.4.10.2 Parallèles dimensionnels, *Annual report*, Port of New York Authority, 1948, p38
- III.4.10.3. Parallèles dimensionnels : l'International Arrivals Building du nouvel aéroport d'Idlewild, comparé à l'équivalent de 2 « Empire State Buildings couchés ». Source Archives de l'agence Skidmore Owings and Merrill, New York.
- III.4.10.4. Parallèles dimensionnels : la zone centrale de l'aéroport (Terminal City), comparée à la superficie de Central Park, extrait de *Interiors*, Avril 1955, N114
- III.4.11. Aéroport d'Idlewild, *Terminal City*, New York International Airport, Idlewild, perspective R. Corbette, 1957, Sources archives de Eero Saarinen, Yale University, New Haven
- III.4.12.1. Gruen (Victor), « Tomorrow's airport », Source *Progressive Architecture*, Décembre 1957, pp108-110
- III.4.12.2. Maquette de l'International Arrivals Building, Architectes Skidmore Owings and Merrill, 1957, Sources archives de SOM, New York
- III.4.13. Orly, Aérogare d'Orly Sud, 1961, Architectes Henri Vicariot et Aéroport de Paris, Source Archives Aéroports de Paris

CHAPITRE V – LA VITRINE

- III.5.1.1. Aéroport LaGuardia, Le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority
- III.5.1.2. Aéroport LaGuardia, Le spectacle des hydravions, Source Port of New York Authority
- III.5.1.3. Aéroport La Guardia, le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority
- III.5.1.4. Aérogare d'Orly Sud, Terrasses d'observation, Août 1961, Source Bibliothèque Nationale de France

III.5.2.1. Parallèles dimensionnels, Source *Air Transport Magazine*, N48, Février 1961

III.5.2. Parallèles dimensionnels, Publicités pour Aéroport de Paris, 1961

III.5.3.1. Ferriss (Hugh), *Terminal City*, 1955, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

III.5.3.2. Vue de l'International Arrivals Building avec la plaza centrale, 1958, Sources Port of New York Authority

III.5.3.3. Perspective de la plaza centrale avec jeux d'eaux, Source Archives SOM, New York

III.5.3.4. Vues du futur Terminal TWA, conçu par Eero Saarinen and Associates, Extrait d'une plaquette *Winged Gateway to the World of Flight*, TWA, 1961, Sources Archives Eero Saarinen, Yale University, New Haven

III.5.4.1. Inauguration d'Orly Sud par le Général de Gaulle, 23 Février 1961, Source Archives Aéroports de Paris

III.5.4.2. Inauguration de l'International Arrivals Building, 1958, Source Port of New York Authority

III.5.4.3. Une ville sous un seul toit ; A gauche, Dessin figurant dans « Airport Design », *Architectural Record*, Janvier 1951 ; A droite, en haut, vue de l'International Airport Building ; A droite, en bas, vue des trois chapelles de l'aéroport, donnant sur le plan d'eau de la plaza centrale.

III.5.5. International Arrivals Building, extrait d'une plaquette de présentation du Bâtiment, 1957, Source Archives SOM, New York

III. 5.6. Terminal TWA, Architectes Eero Saarinen and Associates, 1962, photos Ezra Stoller

III. 5.7.1 Terminal PAN AM, Architectes Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton, 1958, perspective Hugh Ferriss

III.5.7.2 Orly Sud, 1961, carte postale et timbre special Orly

III. 5.7.3 Aéroport de Washington Dulles, 1961, Architectes Eero Saarinen and Associates

III. 5.8.1. Publicité pour les commerces d'Aéroport de Paris, *Paris-Presse Aviation*, N47-48, 1961 Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 103

III.5.8.2 L'aérogare d'Orly Sud, ca 1961-1962

III. 5.8.3. La plaza centrale de l'aéroport d'Idlewild, 1958, Sources Port of New York Authority

III.5.9.1. Tati (Jacques), *Playtime*, Scène de l'aéroport, 1967, Source Les Films Mon Oncle

III.5.9.2. Tati (Jacques), *Playtime*, Cahier de la scripte, extrait du découpage de la scène de l'aéroport, et photogrammes de la même scène, 1967, Source Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », *Les Cahiers du Cinéma*, 2002, p39

III.5.9.3. A gauche, Orly Sud, Console générale de la nouvelle aérogare, 1961, Source Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre ciel et terre*, Le cherche-midi éditeur, 1995, p117 ; A droite, Tati (Jacques), *Playtime*, La console de l'immeuble de bureaux, Les films Mon Oncle

III.5.9.4. A gauche, Tati (Jacques), *Playtime*, Mr Hulot face aux multinationales, 1967, Les films Mon Oncle ; A droite, Vue du hall livraison bagages de l'International Arrivals Building, Aéroport Idlewild, 1958

III.5.10. Couverture de la première édition du livre de Hailey (Arthur), *Airport*, Chicago, 1968

CHAPITRE VI – LE PROTOTYPE

III. 6.1.1. Prospective pour l'avenir de Paris, tel qu'il est imaginé en 1960 (on reconnaît le schéma de Claude Parent et consort, pour les Paris Parallèles), Source Carmona (Michel), *Le Grand Paris : évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, 2 volumes, Bagnaux, 1979

III. 6.1.2. Paul Maymont, « Schéma d'aménagement de la région parisienne », *Les visionnaires de l'architecture*, Construire le monde, 1965, p92

III. 6.1.3. Lods (Marcel), « Paris-Parallèles, 1960 », Source Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978), une architecture de l'action*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 1999, Cat 119/a à d

III. 6.2.1. Buckminster Fuller et John Machale, « Comment l'accroissement de la vitesse des transports et des communications autour du globe, rétrécit notre planète », 1963, Source Snyder (Robert), *Buckminster Fuller, Scénario pour une autobiographie*, Editions Images modernes, 2004, p147

III. 6.2.2. Lods (Marcel), « Quelques courbes indiquant la cassure de notre époque par rapport à l'évolution des choses au cours des époques précédentes... », 1960, Source Archives Marcel Lods, IFA

III. 6.3. Archigram, *Instant City*, 1968-1970, Source FRAC Centre, Orléans

III. 6.4. Maymont (Paul), Projection des îles « flottantes » à New York, 1960

III. 6.5. Friedman (Yona), *Spatial City, Projet*, 1958-1959, Source *The Howard Gilman Collection*, The Museum of Modern Art, New York

III. 6.6. Isozaki (Arata), *City in the Air*, 1962, Source Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, Le futur de l'architecture, 1950-1970*, Editions de La Villette, 2004, p156

III.6.7. Pages figurant la superposition des aéroports New-Yorkais et Berlinoises sur la géographie parisienne, dans le document de Cot (Pierre-Donatien), « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 Mars 1959, Source Archives Aéroports de Paris

III.6.8.1. Blanc (Dimitra et Michaël), « Proposition pour le futur aéroport de New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p87

III.6.8.2. Gallighio (Charles D.), « Ocean Airport, New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p89

III.6.9. Andreu (Paul), Bachelez (Pierre), en collaboration avec Parent (Claude), « Etude préliminaire de l'unité centrale », 1973, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 38

III.6.10. Roissy 1, 1974, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris

CHAPITRE VII – LA MUTATION

III.7.1.1. Coupe transversale sur l'aérogare du Kansai, Aéroport d'Osaka, 1994 (Architectes, Renzo Piano Building Workshop, Renzo Piano et Noriaki Okabe), Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLS, 28 Octobre 2004

- III.7.1.2. Photomontage de l'aérogare du Kansai dans Hyde Park, Londres, réalisé par Ove Arup, Source Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, volume 3, Phaidon Press, 1997
- III.7.1.3. L' « arrimage » de l'aéroport au continent. Vue de Rinku Town, et du pont la reliant à l'île aéroportuaire, Source site de la préfecture d'Osaka, www.pref.osaka.jp
- III.7.2.1. Terminal d'embarquement, de l'aéroport de Kuala Lumpur (Architecte Kisho Kurokawa), Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p57
- III.7.2.2. Aéroport de Kuala Lumpur, A gauche, vue aérienne du complexe aérogare, Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p56 ; A droite, Vue perspective de l'intérieur, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149
- III.7.2.3. Aéroport de Kuala Lumpur. A gauche, Rayonnement de l'aéroport dans l'ensemble du réaménagement de la région de Kuala Lumpur ; A droite, Plan d'ensemble de l'aéroport, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149
- III.7.3.1. Aéroport de Roissy 2, Structure évolutive d'addition des modules, 1997, Source Aéroports de Paris
- III.7.3.2. Aéroport de Roissy, Aérogare 2F, 1997, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris
- III.7.3.3. Aéroport Kennedy, New York, Schéma de principe pour le projet de terminal central, 1980-1985, Source Port of New York Authority
- III.7.4.1. Aéroport de Hong Kong, Etapes de l'aménagement de l'île de Chep Lap Kok, achevé en 1998
- III.7.5. Aéroport du Kansai, « 3 vues de l'île artificielle de 511 hectares durant son édification, sur laquelle fut construit le bâtiment du terminal de l'Aéroport international de Kansai », Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLS, 28 Octobre 2004
- III.7.6.1. Hong Kong, « The New Airport in Central », Promotion du métro reliant le nouvel aéroport de Chep Lap Kok à l'aérogare de centre ville, Photo Laurent Guttierrez et Valérie Portefaix
- III.7.6.2. « Hong Kong's Port and Airport Development », Implantation des projets induits par l'aménagement de l'aéroport, 1991
- III.7.6.3. Hong Kong, Aérogare de centre ville et International Finance Center, plan du « superblock » dans la ville et vue des intérieurs.
- III.7.7.1. Hong Kong, Création des terrains pour la deuxième aérogare de centre ville, située à Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157
- III.7.7.2. Farrell (Terry), vue du futur complexe de l'aérogare de centre ville de Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157
- III.7.8. Publicité pour la privatisation d'Aéroports de Paris, 2006
- III.7.9. Aéroport de Berlin- Tempelhof, « Airlift Park », Paysagiste Bernd Albers, 1998, Source Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005, p217
- III.7.10.1. Proposition d'aménagement du Terminal 5, Port of New York Authority et JetBlue, Arch. Nicholas Bodouva and Associates, 2001

- III.7.10.2. « Terminal 5 : Now closed », image figurant sur le site Internet de l'exposition Terminal 5
- III.7.10.2. Exposition « Terminal 5 » (Commissaire Rachel K.Ward), Photo David F.Gallagher, 2004
- III.7.11. *Airworld*, Exposition au Vitra Design Museum, 2004
- III.7.12.1. Aéroport de Stansted, Londres, Architecte Norman Foster
- III.7.12.2. Aéroport de Learmonth, Exeter, Australie, Architecte Jones Coulter Young, Source Pearlmann (Hugh), *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Laurence King Limited, 2004, p177
- III.7.12.3. Koolhaas (Rem), "Nouvel aéroport à Djeddah", 2005, Source « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, N134-135, Juin 2007, pp304-317
- III.7.12.4. Massaud (Jean-Marie), Projet de dirigeable Hôtel, 2006, Source site www.massaud.com

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées – Université Paris Est
LATTTS (UMR 8134, ENPC, UMLV)
Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés

Thèse de doctorat

Spécialité Aménagement et Urbanisme

Présentée et soutenue publiquement par

Nathalie Roseau

L’imaginaire de la ville aérienne

Iconographie

Sous la direction d’Antoine Picon

Le 10 Janvier 2008

JURY

Patrice Flichy : Professeur, Université Paris-Est

Claude Massu : Professeur, Université Paris I

Antoine Picon : Professeur, Graduate School of Design, Harvard University

Vanessa R. Schwartz : Professeur, University of Southern California

L'IMAGINAIRE DE LA VILLE AERIENNE

ICONOGRAPHIE

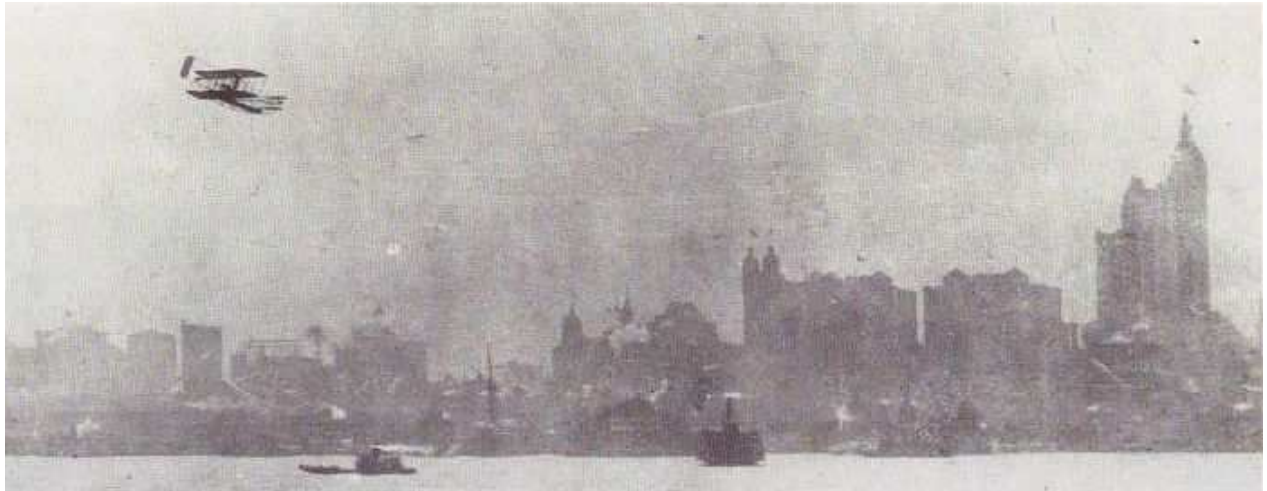
CHAPITRE I : LA NARRATION



III.1.1. Les tribunes de Bétheny, Août 1909. Source *Le livre d'or de la conquête de l'air*, 1909



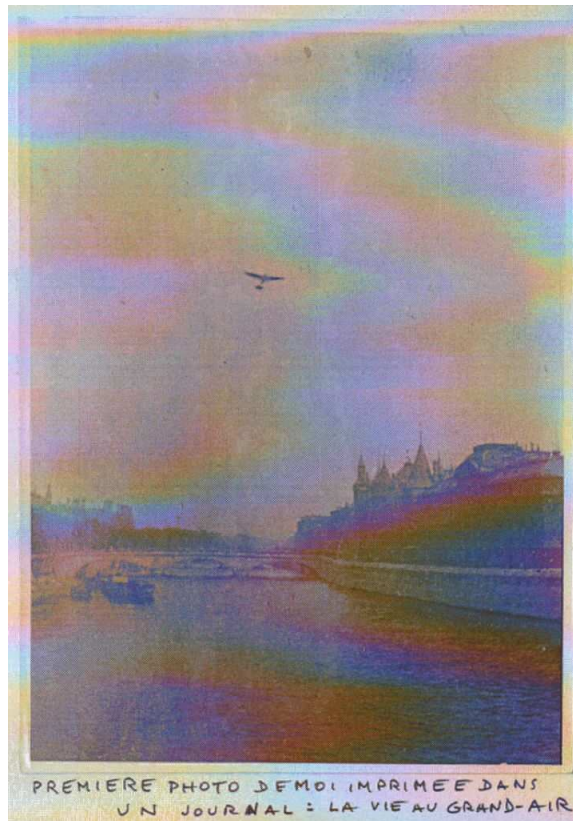
III.1.2. Léon Gimpel, « Les tribunes de Bétheny comme les voyait Hubert Latham quand il volait à 150 mètres d'altitude », *L'Illustration*, 4 septembre 1909, p162



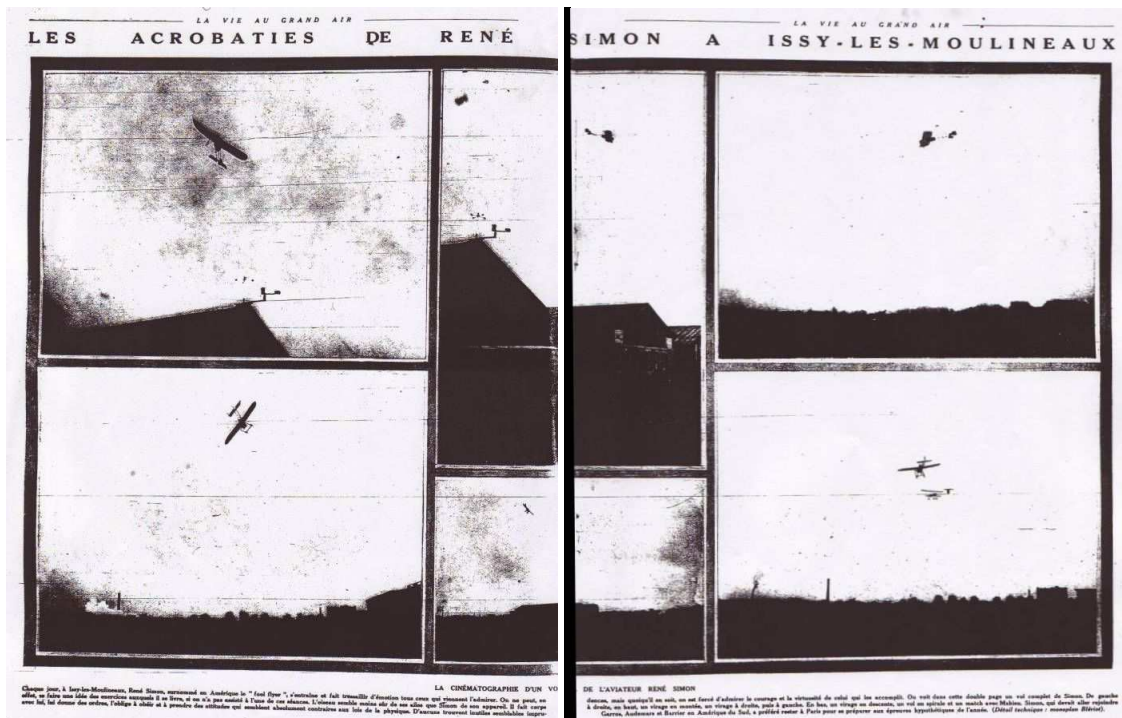
III.1.3. Vol de Wilbur Wright à New York, depuis la Governors' Island jusqu'à la tombe du general Grant, soit 32 kilomètres, 4 septembre 1909. Source « Les frères Wright », *Icare*, N147, 1993-1994, p92



III.1.4. La couverture des célébrations de Hudson-Fulton à New York, par le *Harpers Weekly*, en Octobre 1909 ; Revue *Harpers Weekly*, New York: *Three hundred years later*, 2 Octobre 1909, p1; *A new kind of gull in New York Harbour*, 9 Octobre 1909, p1; *Wilbur Wright's amazing flight*, 16 Octobre 1909, p1



III.1.5.1. Jacques-Henri Lartigue, « André Dubonnet vole au-dessus de Paris », 23 Avril 1910, publié dans *La vie au Grand air*, Source Bibliothèque Nationale de France



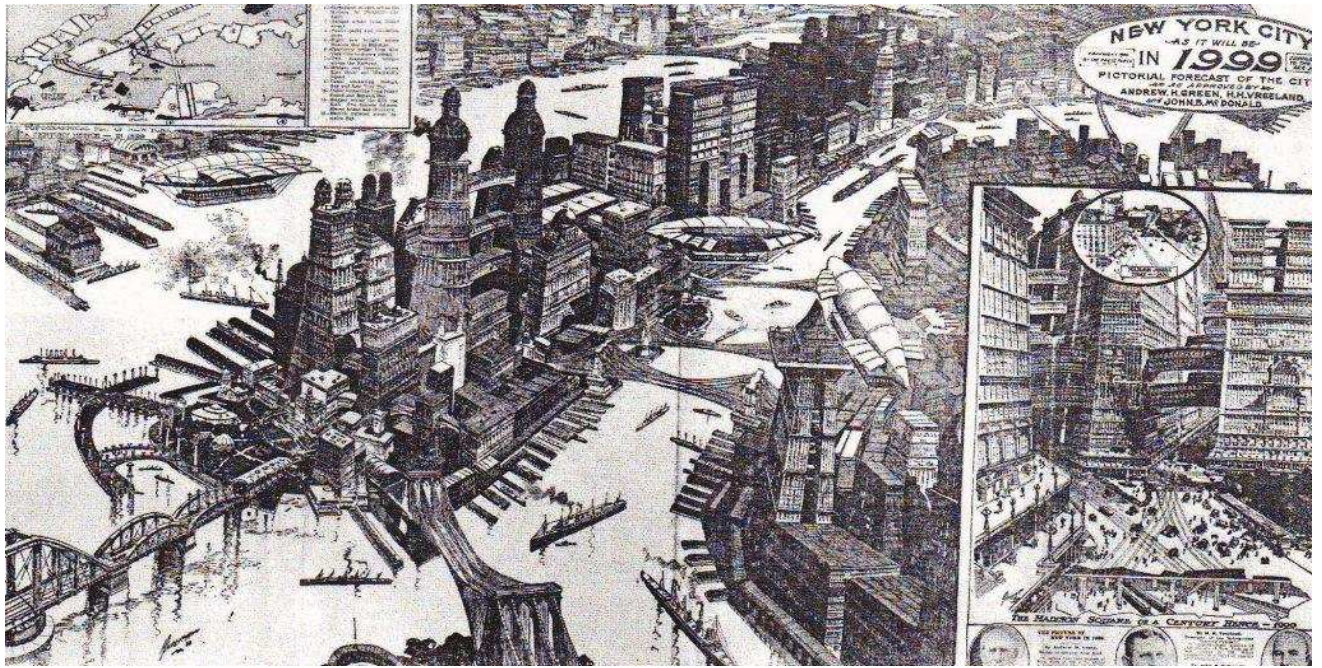
III.1.5.2. Double page de *La vie au Grand Air*, 10 Février 1912, Source Bibliothèque Nationale de France



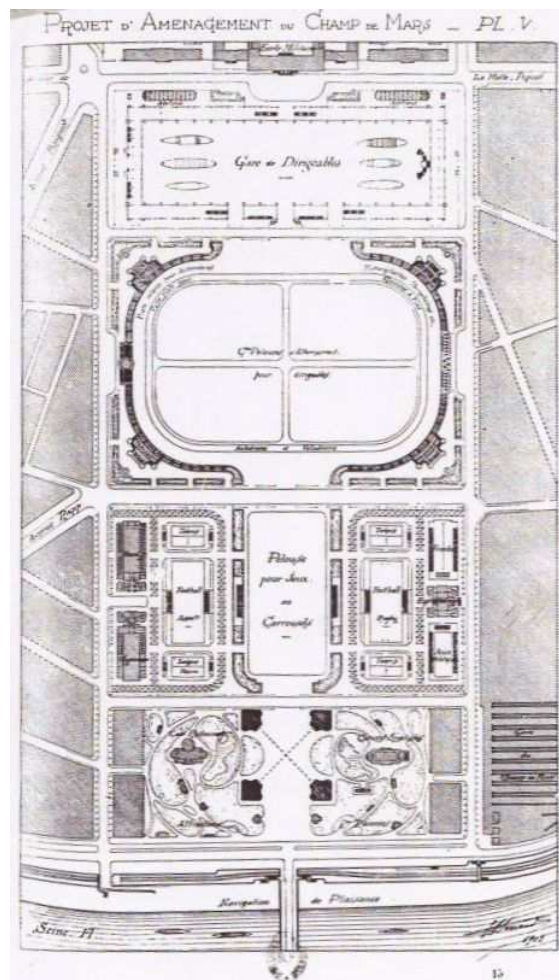
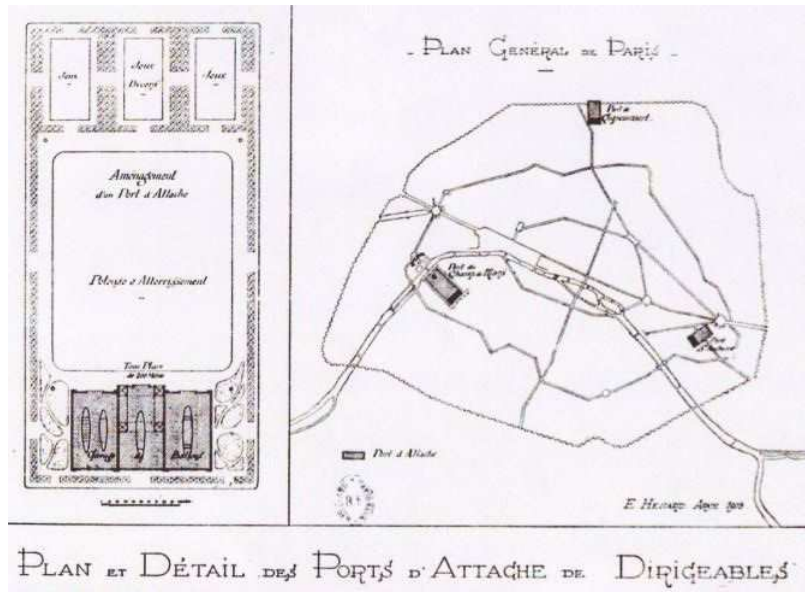
III.1.6.1. Albert Robida, « La sortie de l'Opéra en l'an 2000 », *L'Album*, 1901



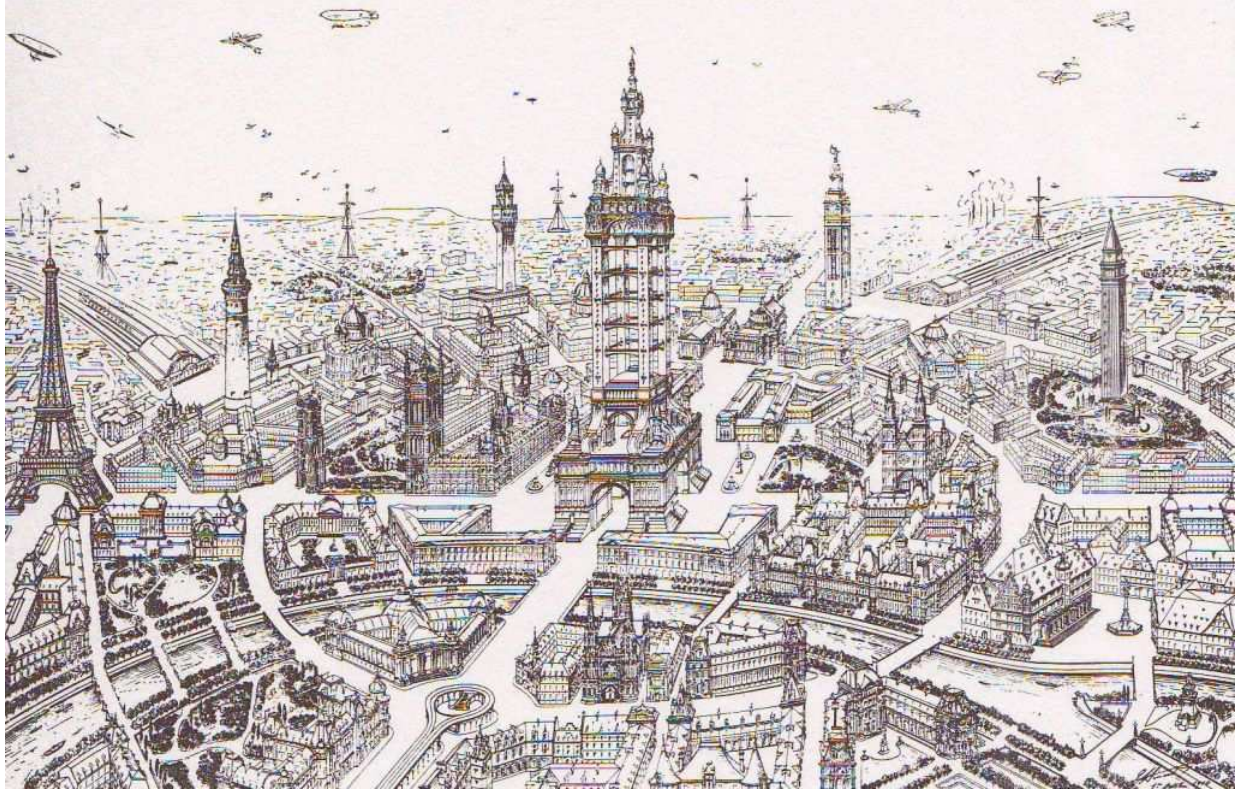
III.1.6.2. A gauche, Albert Robida, Sans légende, *Le Vingtième siècle, La vie électrique*, GDecaux Editeur, 1892 ; A droite, Albert Robida, « Tous ensemble, les gros et les petits aérocares de guerre s'élancèrent dans le vide, au bruit assourdissant de leurs moteurs. » Dessin original pour Giffard (Pierre), *La guerre infernale*, 1908



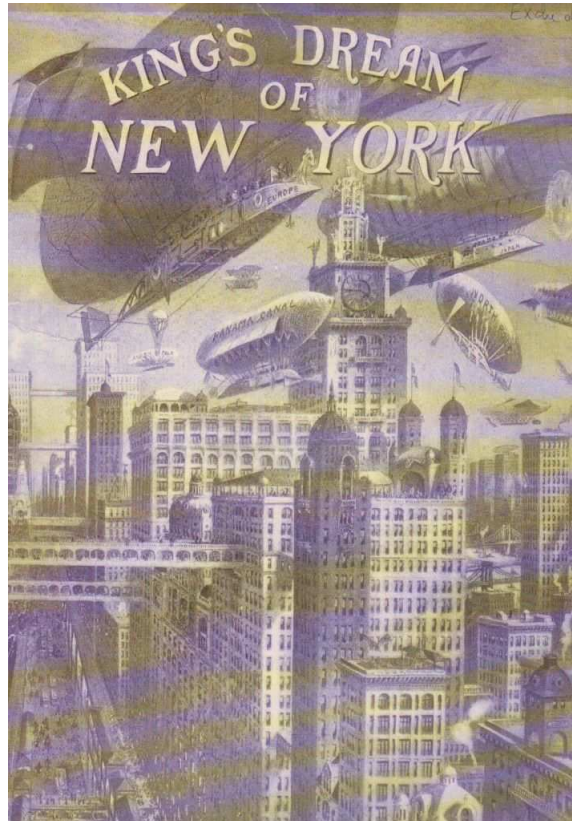
Ill.1.7. Biedermann, "Pictorial forecast of the City", approved by Andrew H Green, HH Ykeland, John B Mc Donald, 1899, publié dans *The New York World*, 30 Décembre 1899



III.1.8. Eugène Hénard, « Le Champ de Mars et la galerie des Machines. Le parc des sports et les grands dirigeables », Fascicule 4 des *Etudes sur les transformations de Paris*, 1904, p116



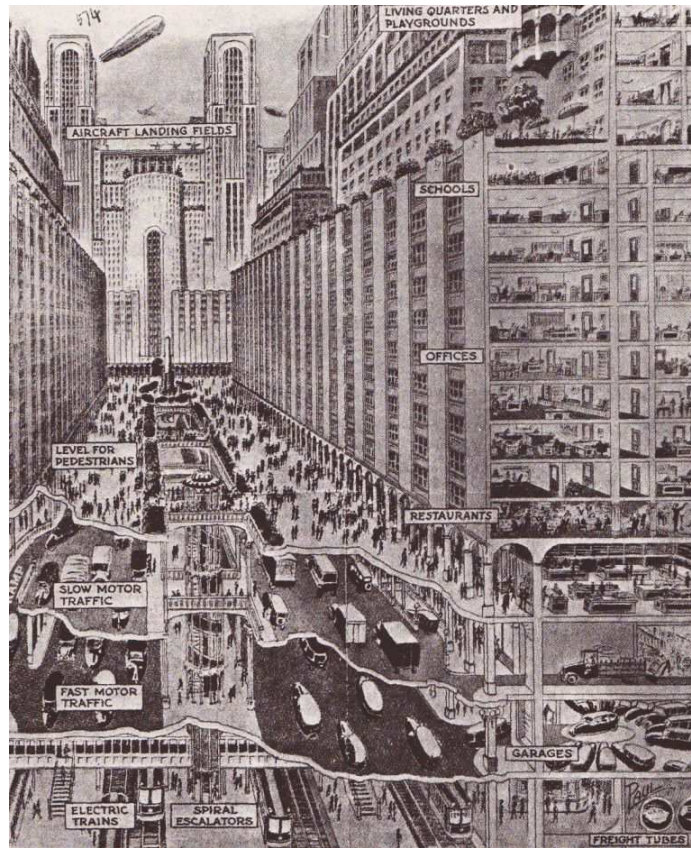
Ill.1.9. Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », Publié dans *L'Architecture*, 12 Novembre 1910, p387



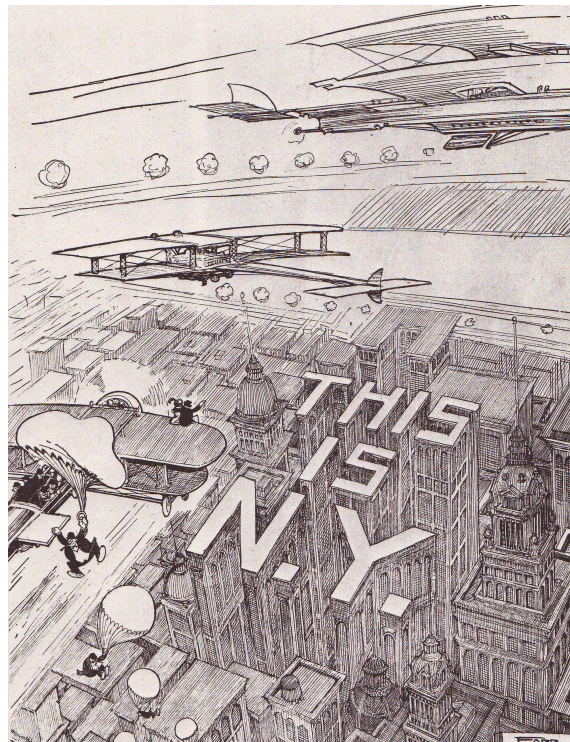
III.1.10. Harry M. Pettit, "The Cosmopolis of the Future", Couverture de *King's Dreams of New York*, 1908



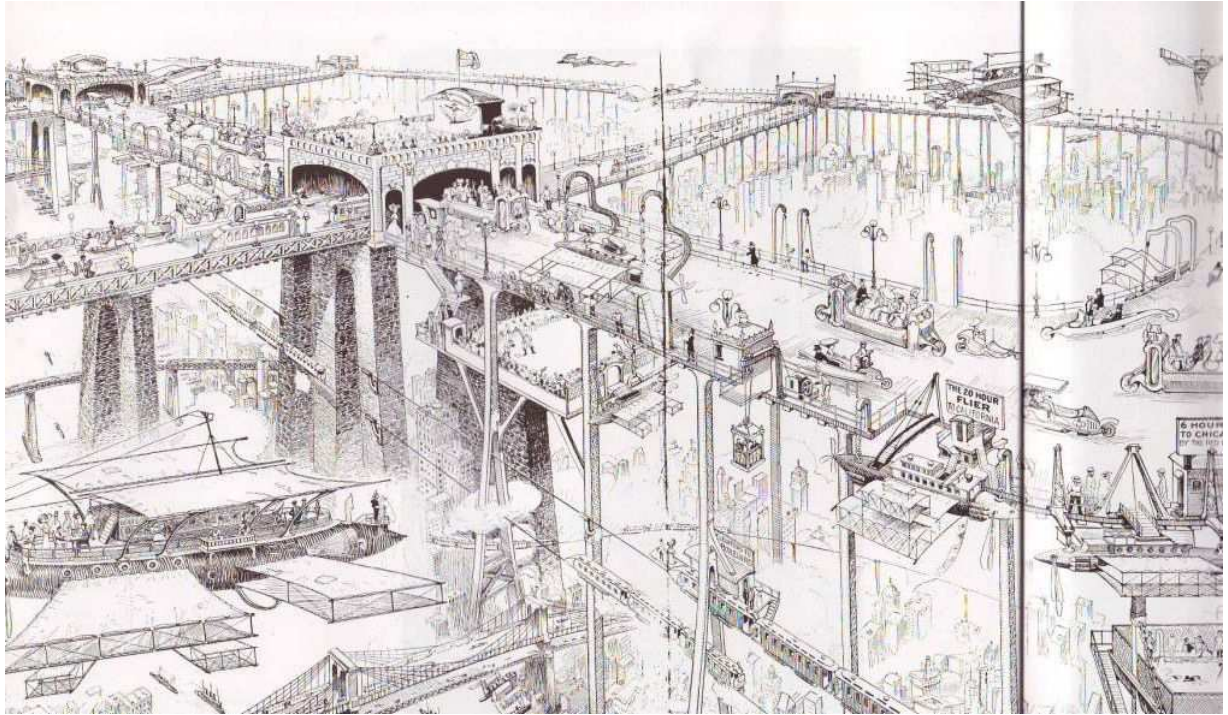
III.1.11. Richard W. Rummel, "Future New York is preeminently the City of Skyscrapers", *King's Views of New York*, 1911



III.1.12. Paul, "How you may live and travel in the city of 1950", date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:1, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

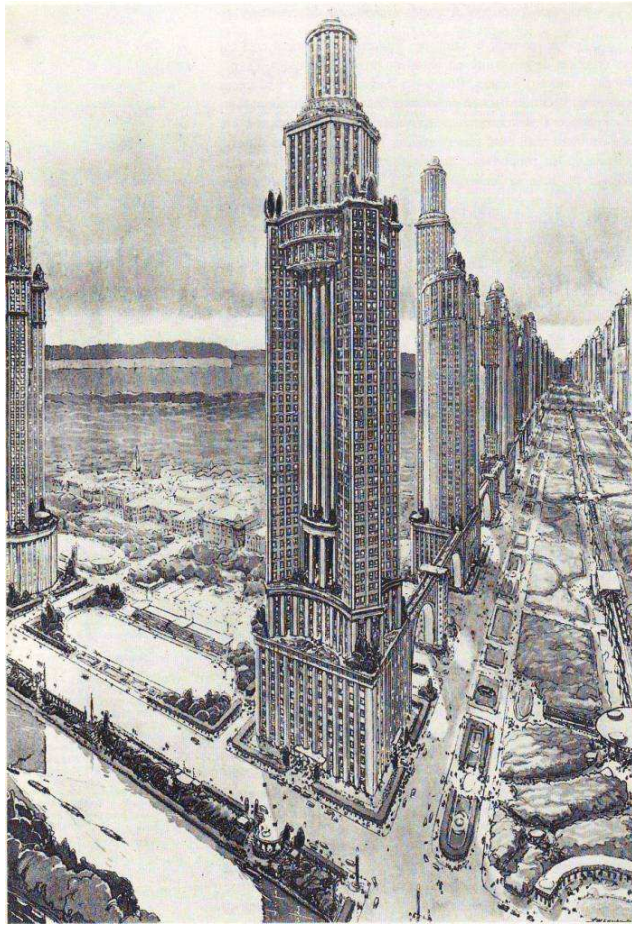


III.13. Farr, « In the year 2000, saying it with architecture for the tourists », date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:2, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

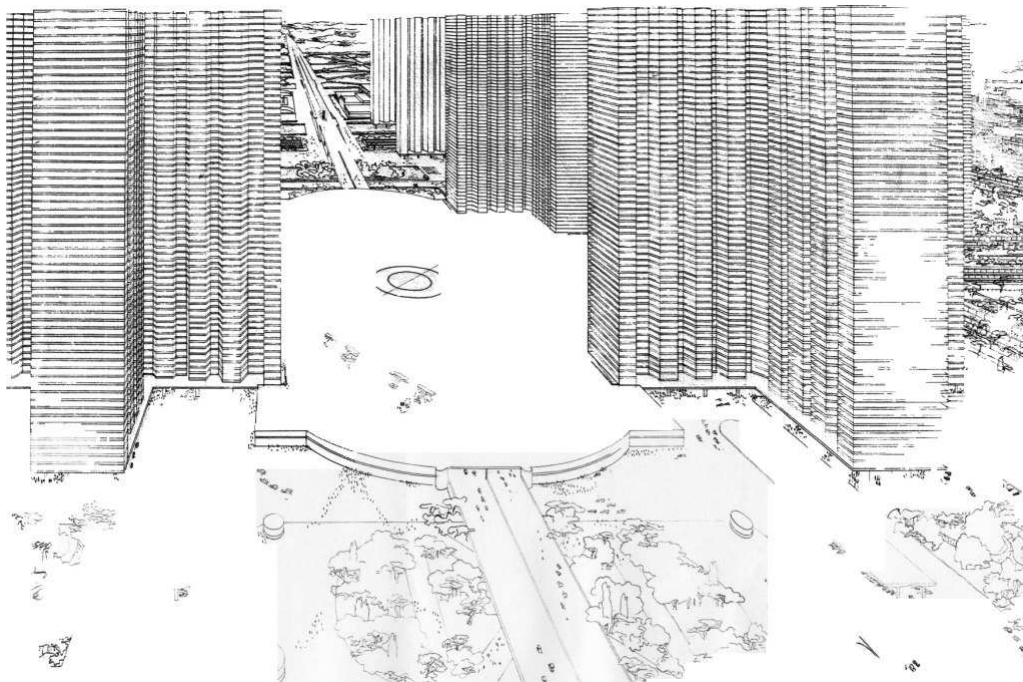


III.1.14. Dart (Harry Grant), « What's to hinder », *Life*, 1910, publié in Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984, pp4-5

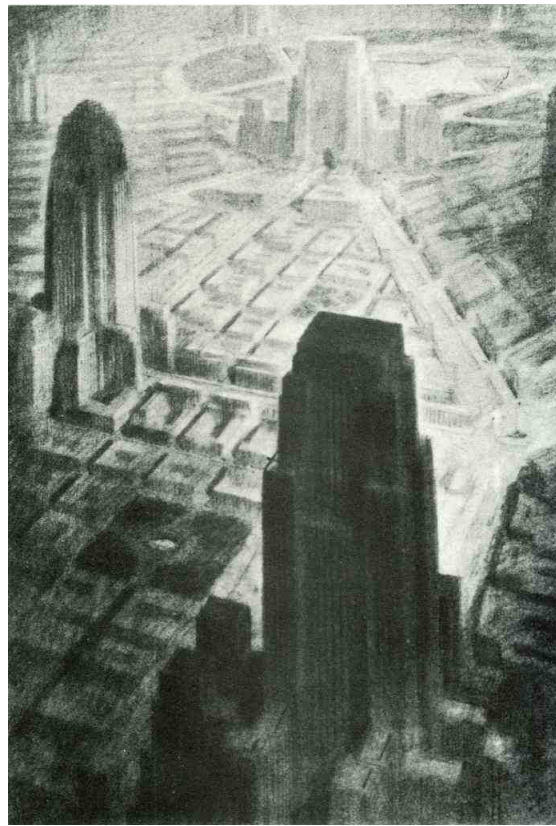
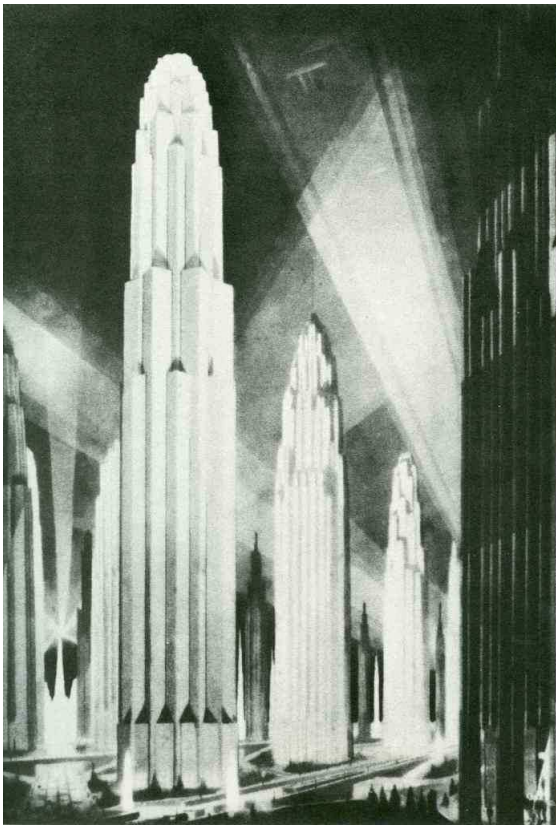
CHAPITRE II – LA REFORME



III.2.1. Jacques Lambert, Illustrateur, d'après Auguste Perret, « L'avenue des Maisons-tours, publié dans *L'Illustration*, 12 Août 1922



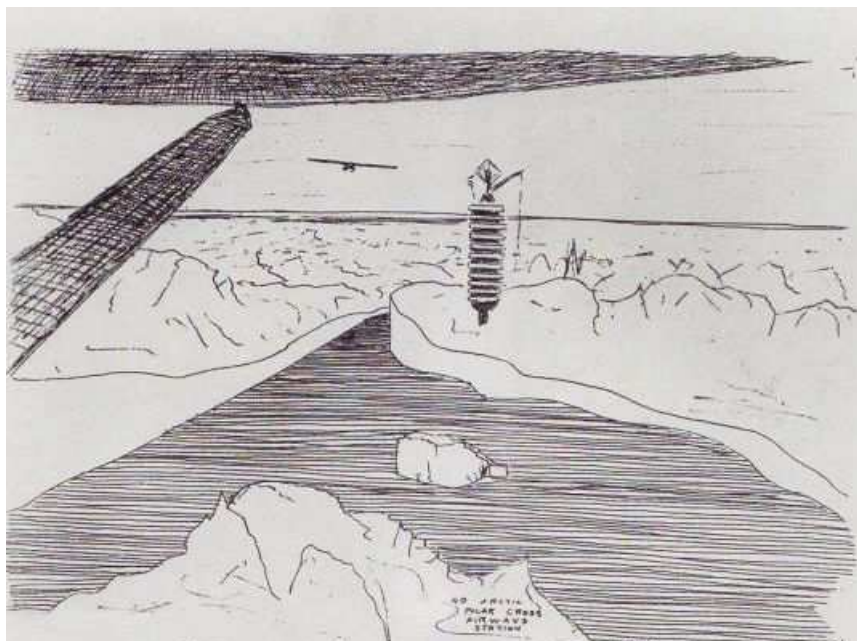
III.2.2. Le Corbusier, « Ville contemporaine de 3 Millions d'habitants », 1922, Fondation Le Corbusier



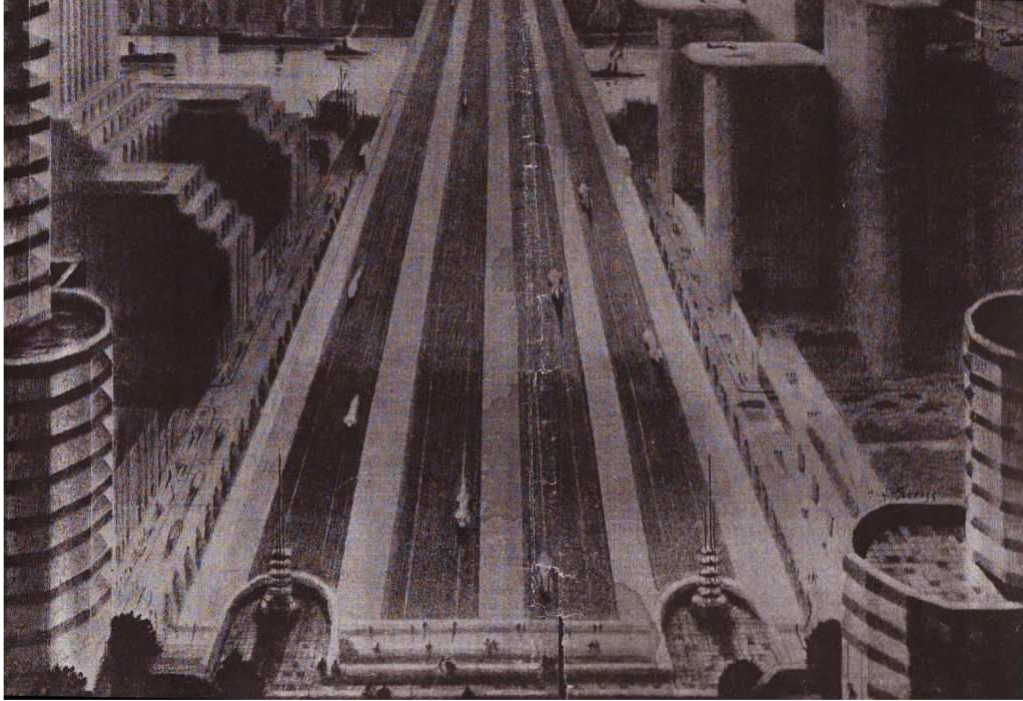
Ill.2.3. Hugh Ferriss, *Metropolis of Tomorrow*, 1929, publié in *The Metropolis of Tomorrow*, Ed.Ives Washburn Publisher, 1929; Le dessin de gauche a été commandé pour illustrer un article de Raymond Hood, "New York's Skyline will climb much Higher", *Liberty*, 10 Avril 1926



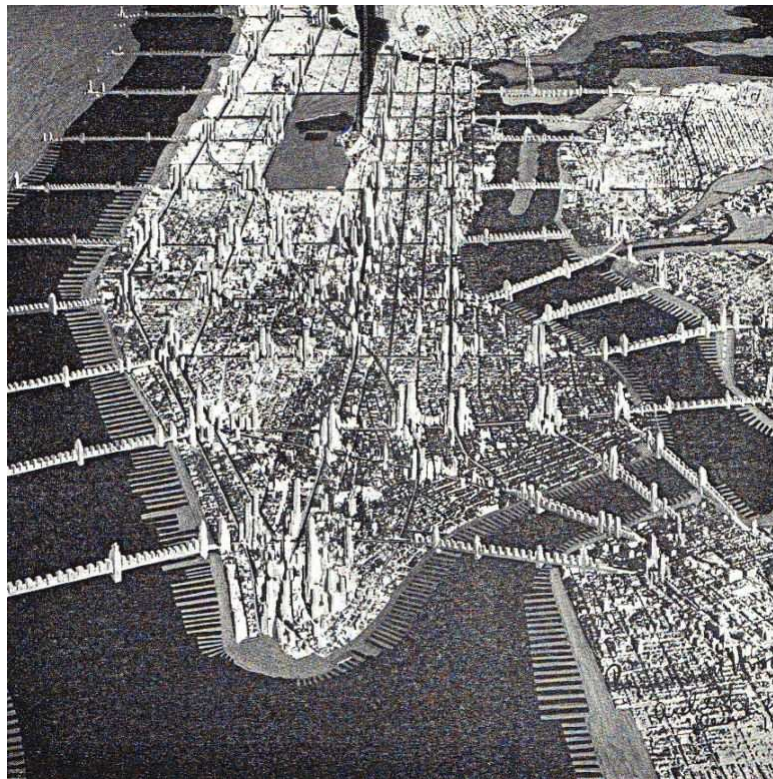
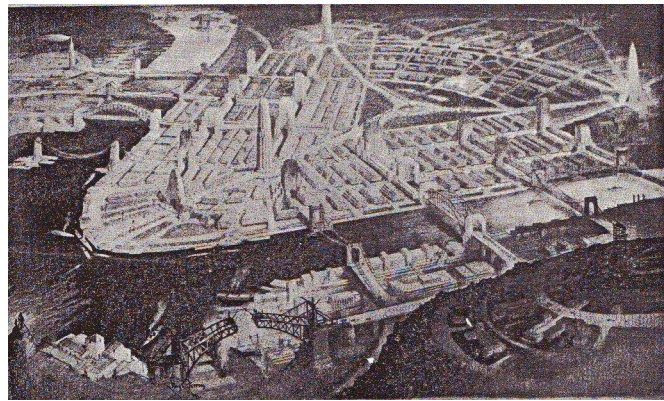
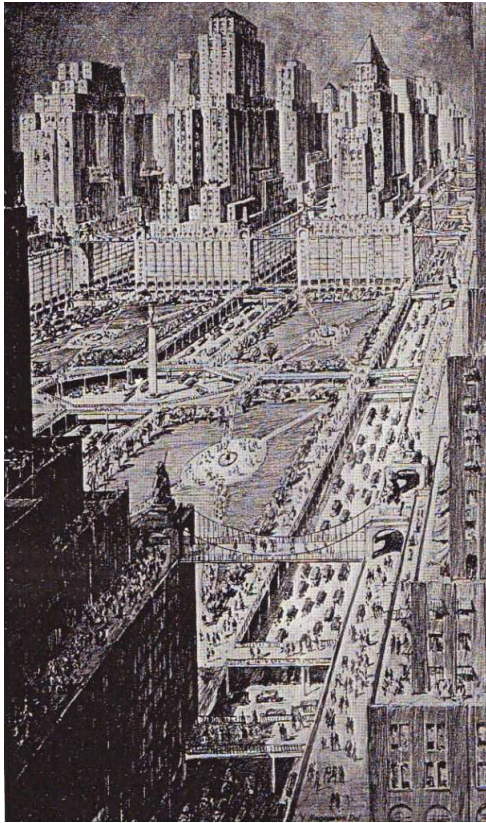
III.2.4.1. Richard Buckminster Fuller, "One Ocean World Town plan", d'après *4D Timeclock*, 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California



III.2.4.2. Richard Buckminster Fuller, "Station polaire en Arctique", 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California



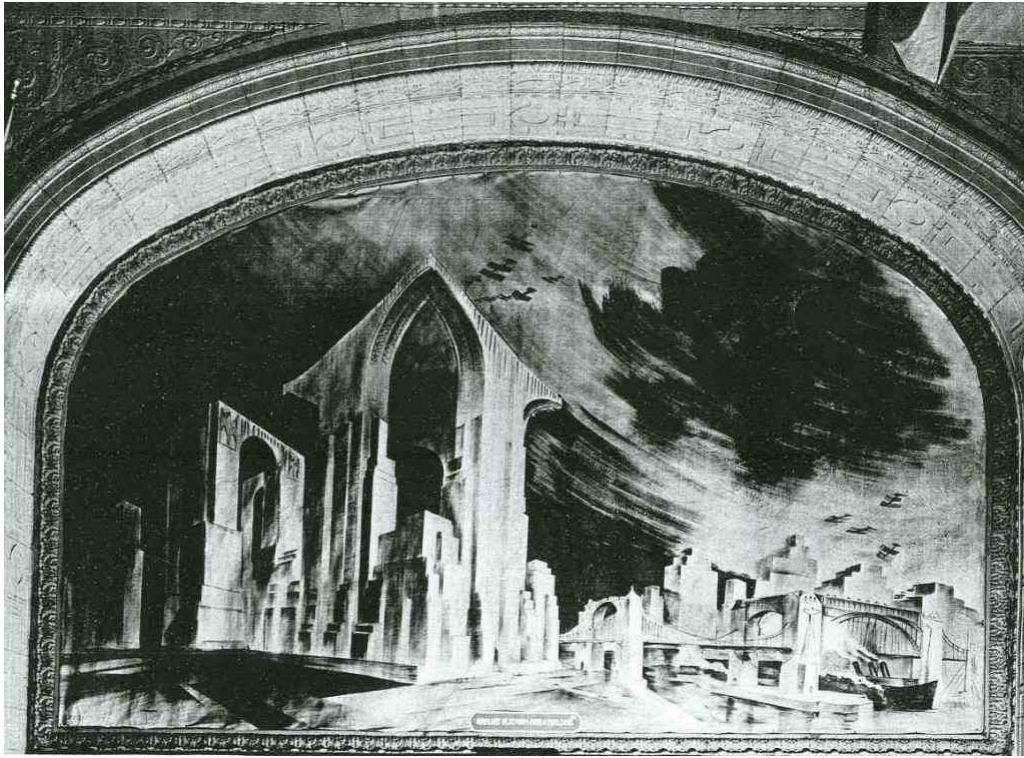
III.2.5. Hugh Ferriss, *Project of a highway between New York and Boston, planned by Andrew Reinhard and Henry Hofmeister*- Publié dans *The New York Herald Tribune*, 1^{er} Octobre 1933, Section VI, part II.



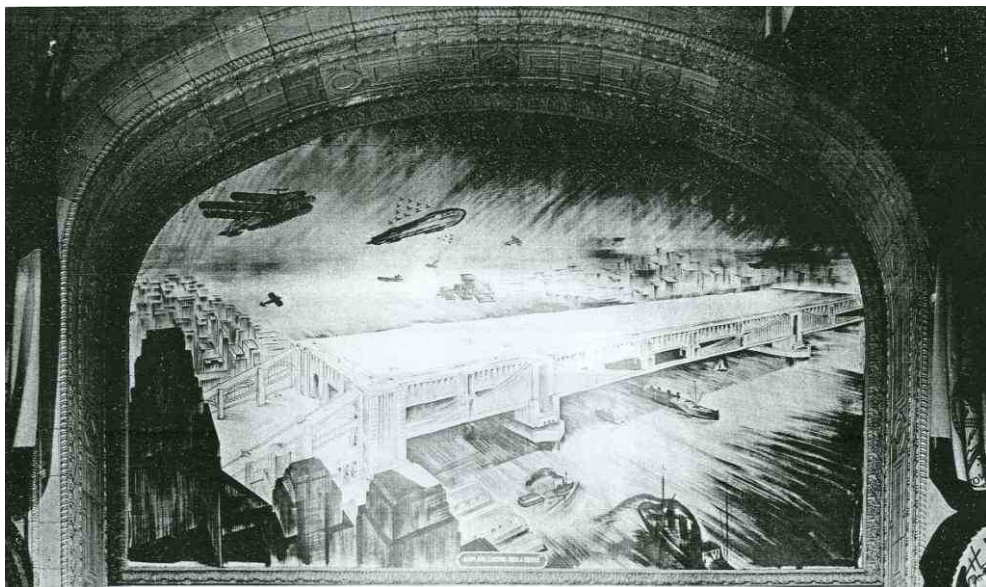
III.2.6. Harvey W. Corbett (en haut à gauche), Hugh Ferriss (en haut à droite), Raymond Hood (en bas), "New York of the Future", *Creative Art*, N9, Août 1931



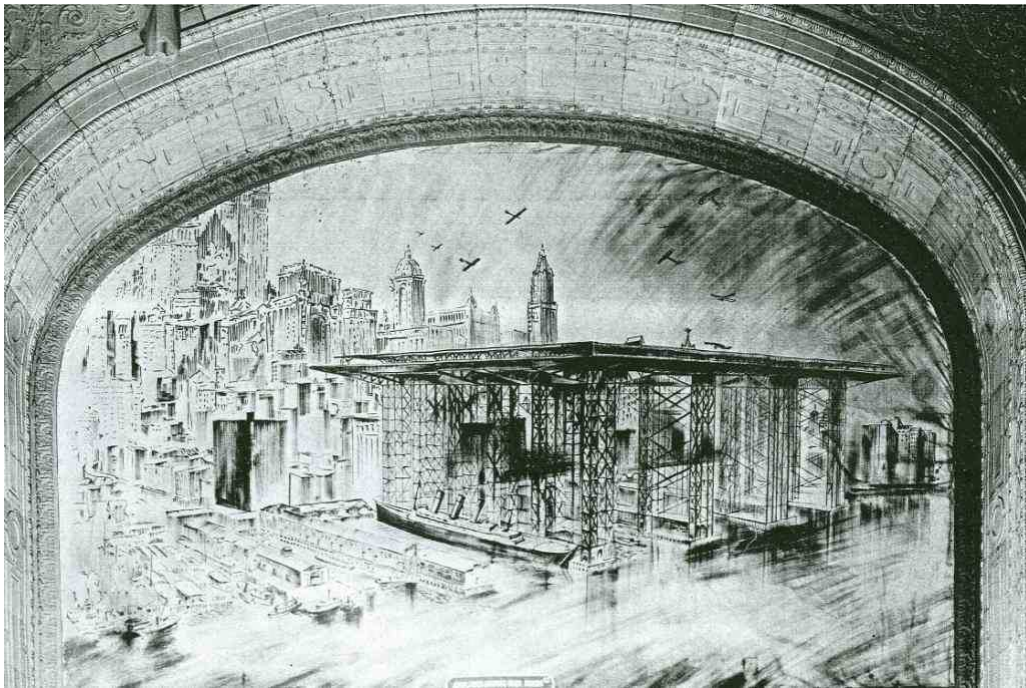
III.2.7. Fragment du projet de tracé de l'autoroute de l'est, Extrait du Projet d'aménagement de la Région Parisienne (PARP) dit Plan Prost, 1934



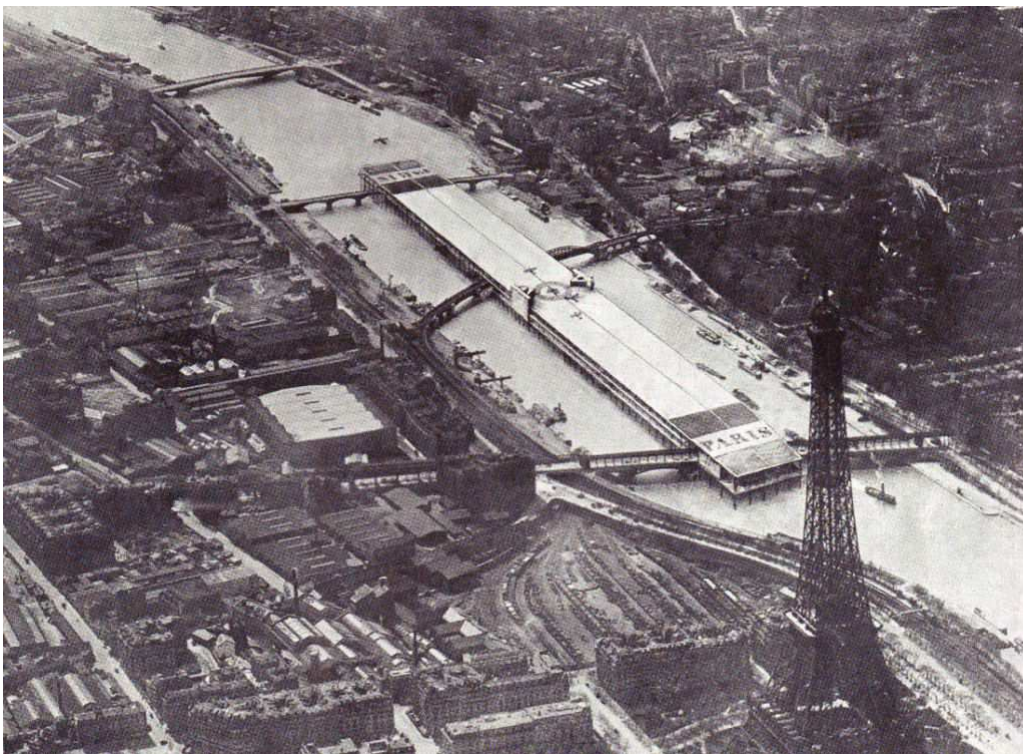
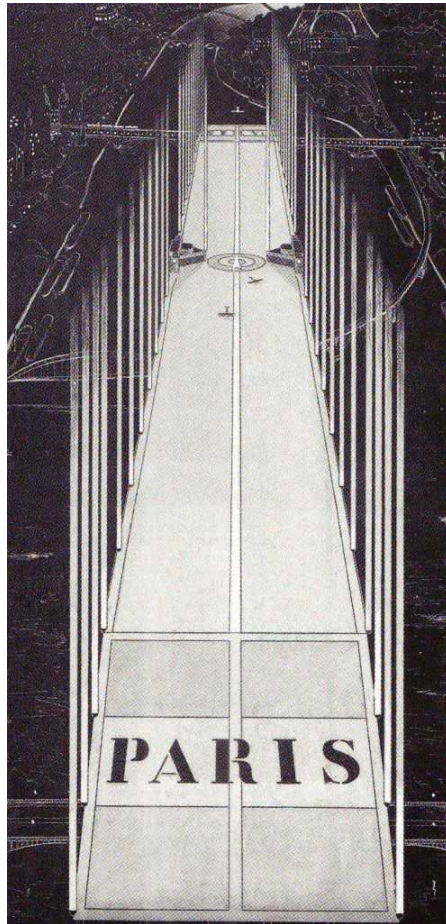
III.2.8.1. Martin Beck, "Airplane platform over a building", », Beaux Arts Institute of Design (BAID), 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190



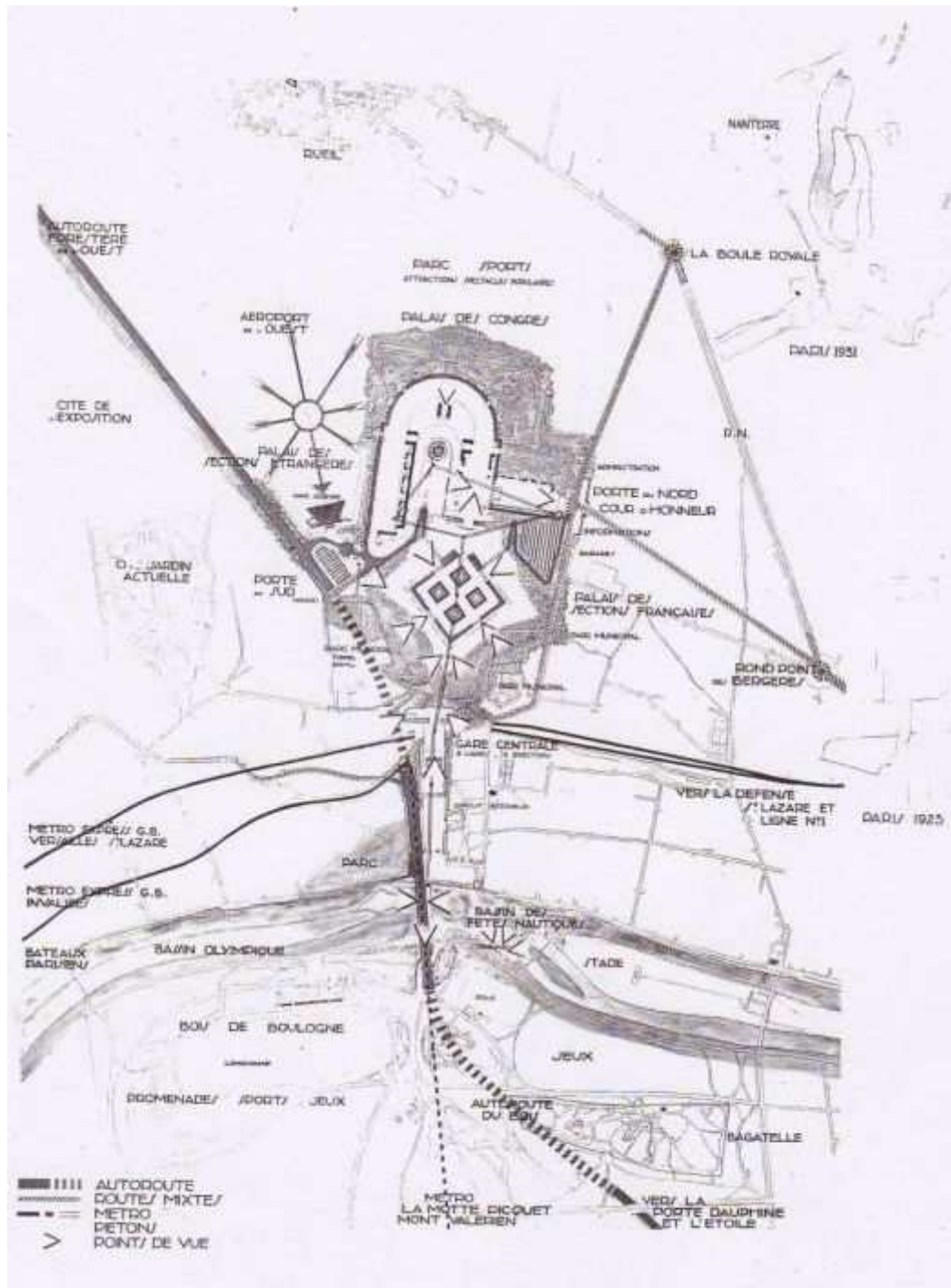
III.2.8.2. Raymond P. Hughes, "Airplane landing over a bridge", », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190



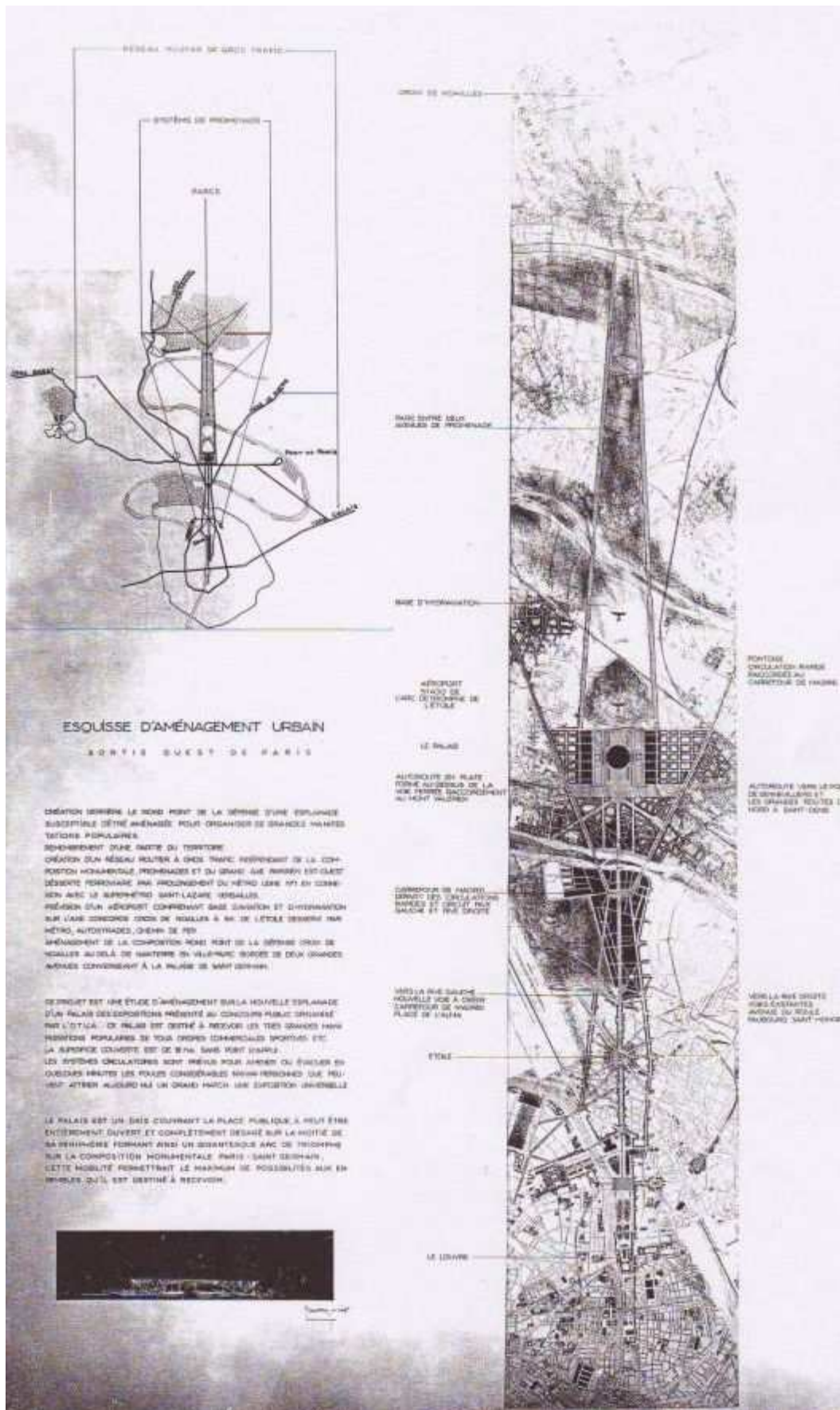
III.2.8.3. Harry Brainerd et A. Hammarberg, « Airplane landing over docks », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190



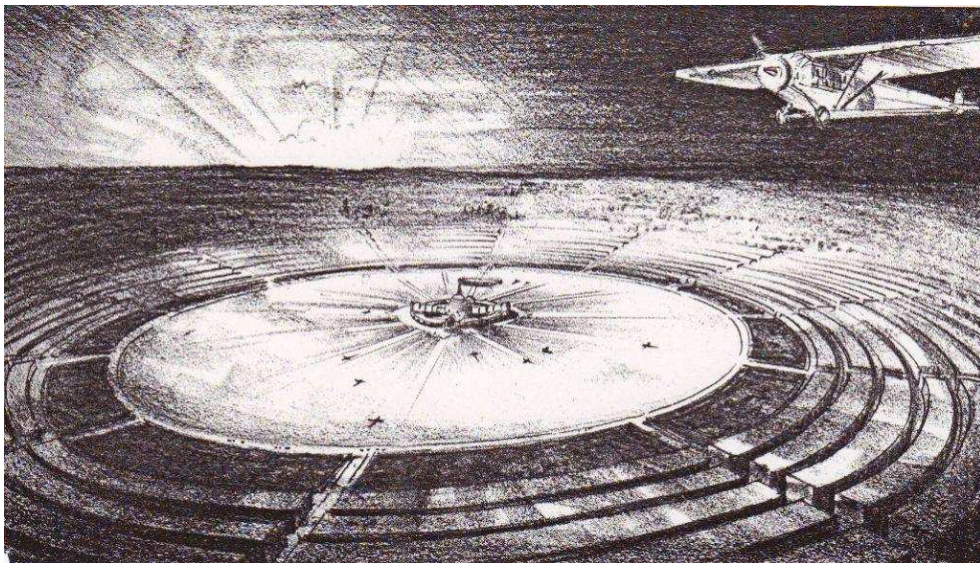
III.2.9. André Lurçat, « AéroParis, projet d'un aéroport relais sur la Seine », Paris, 1932, Source Archives Lurçat, Institut Français d'Architecture (IFA)



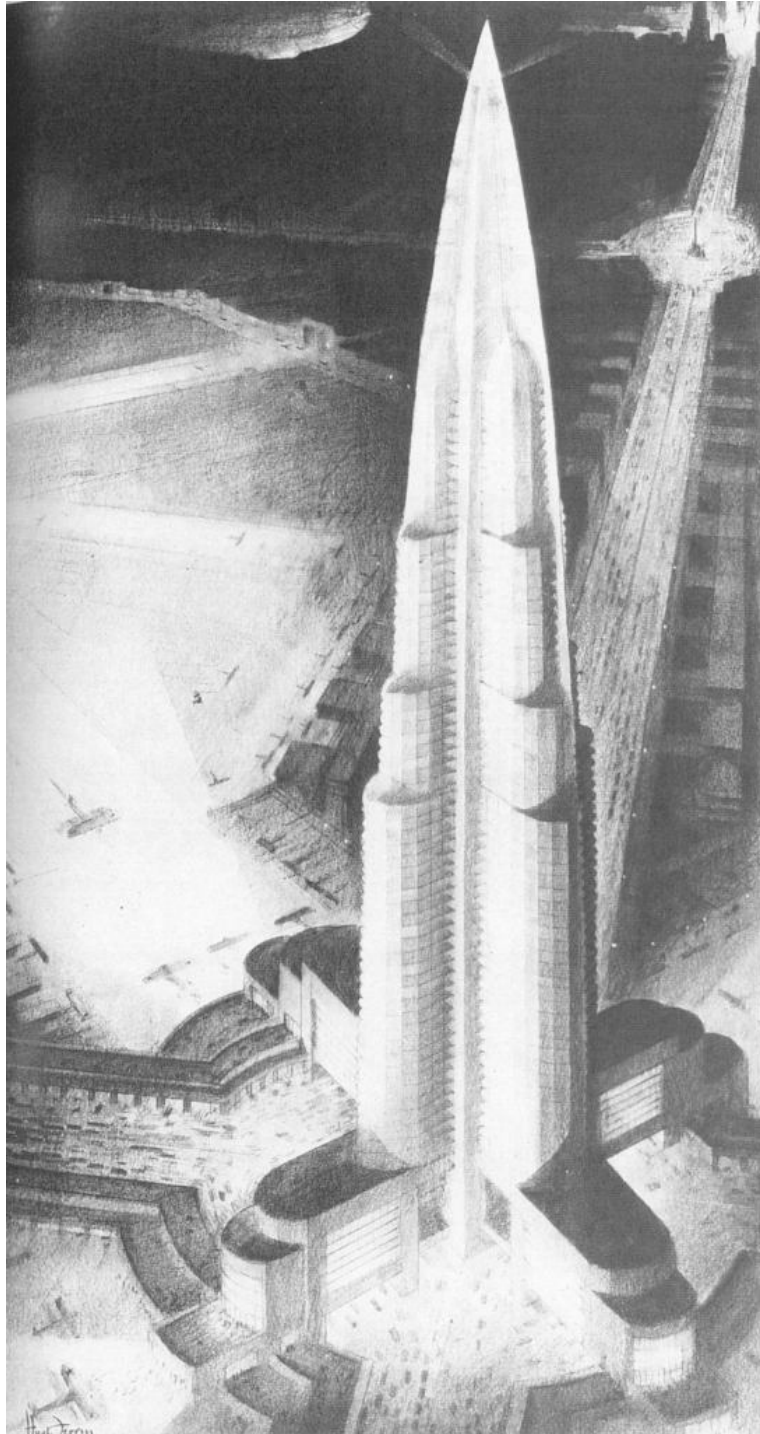
III.2.10. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'emplacement de l'exposition, 1932, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref E32



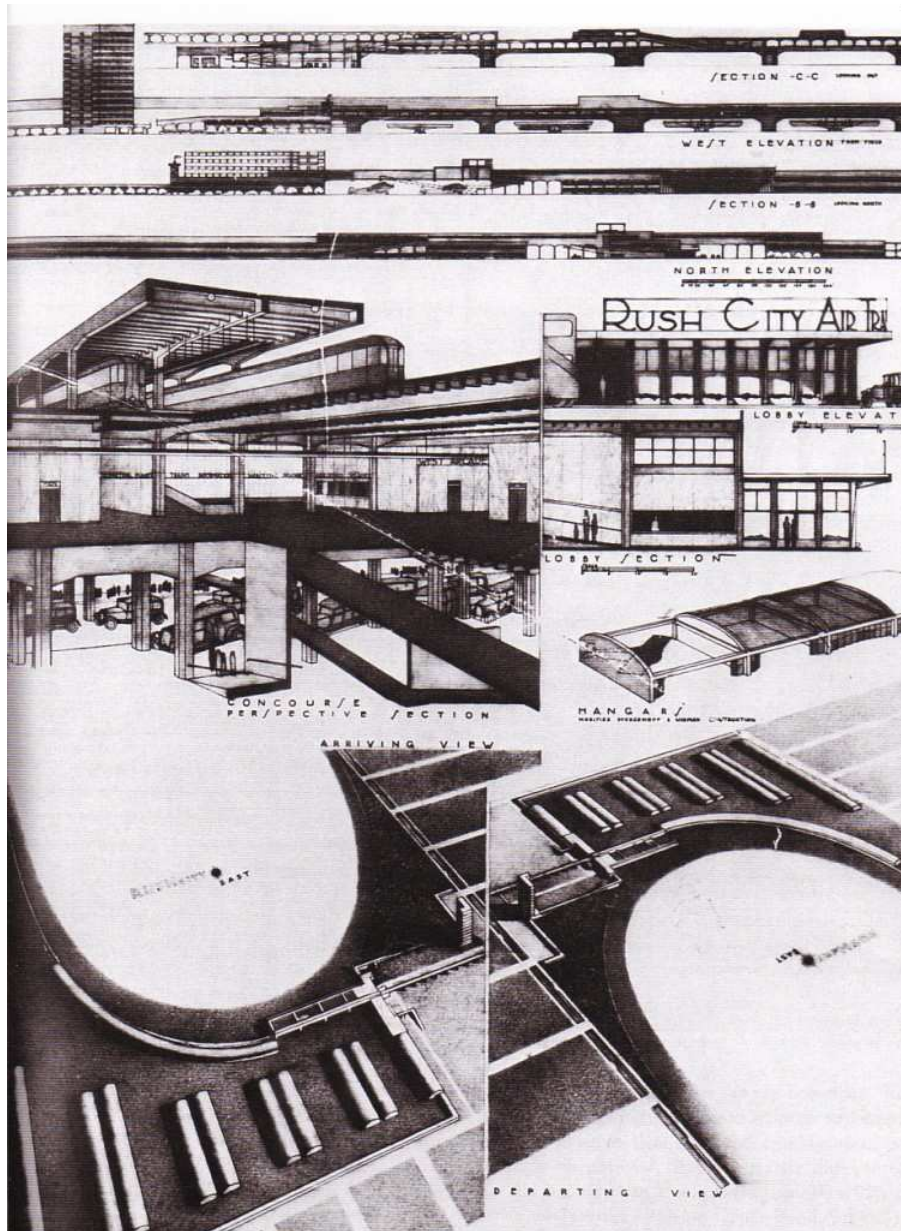
III.2.11. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Palais des expositions, concours OTUA- Prévion d'un aéroport, 1934, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref F3363



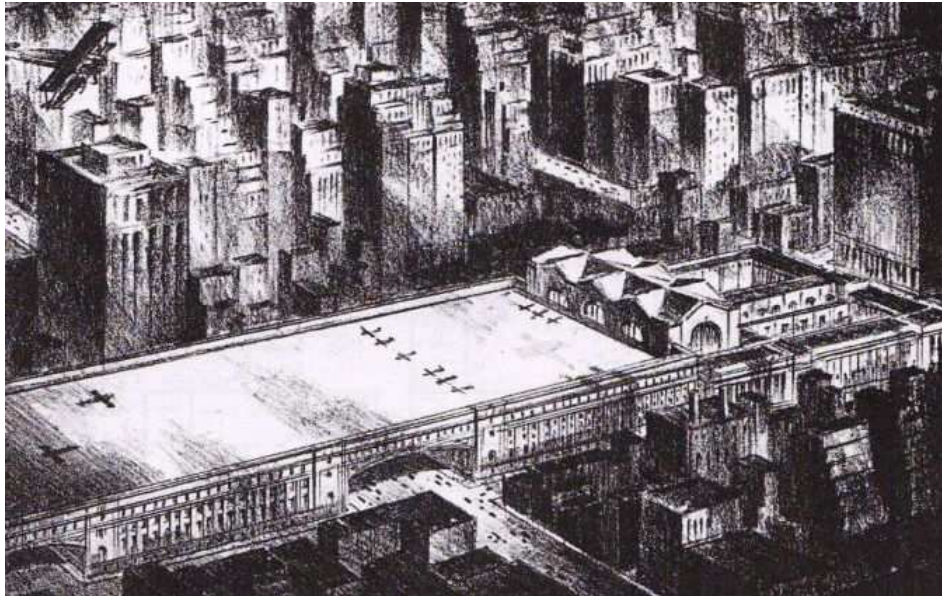
III.2.12.1. Harvey Corbett et Francis Keally, "Airport of the future", publié dans *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp71-74



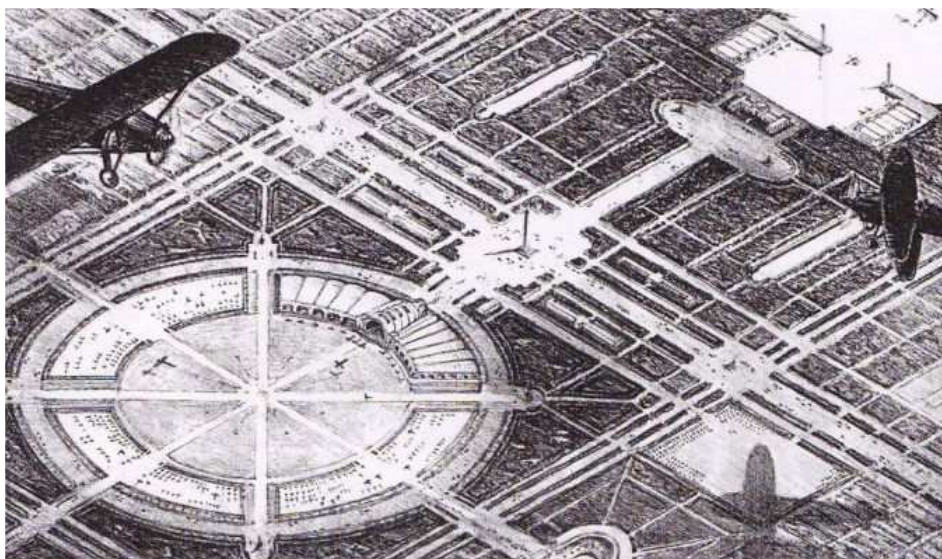
III.2.12. 2. Hugh Ferriss, "Airport of tomorrow", Publié dans *American Architect*, Janvier 1930, p67



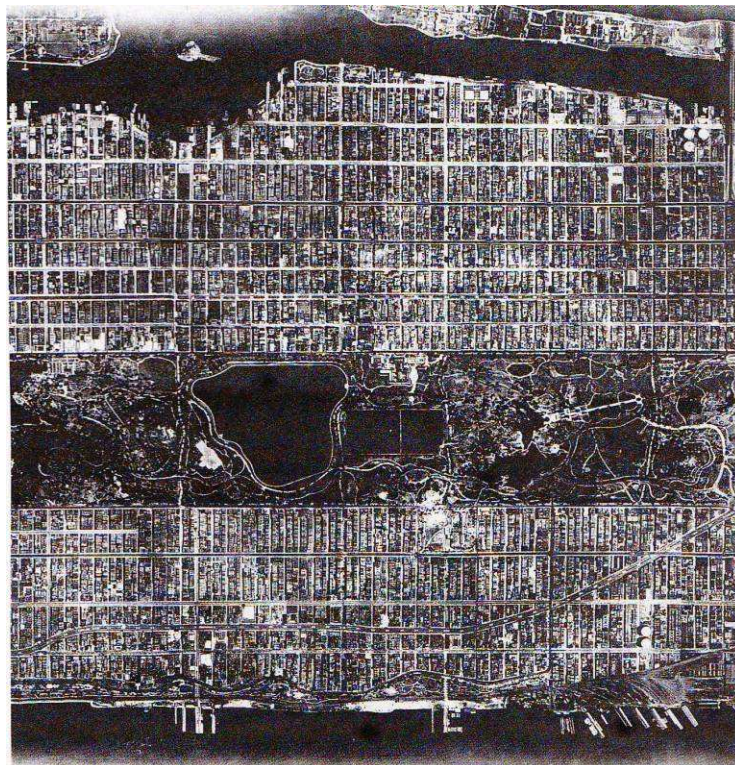
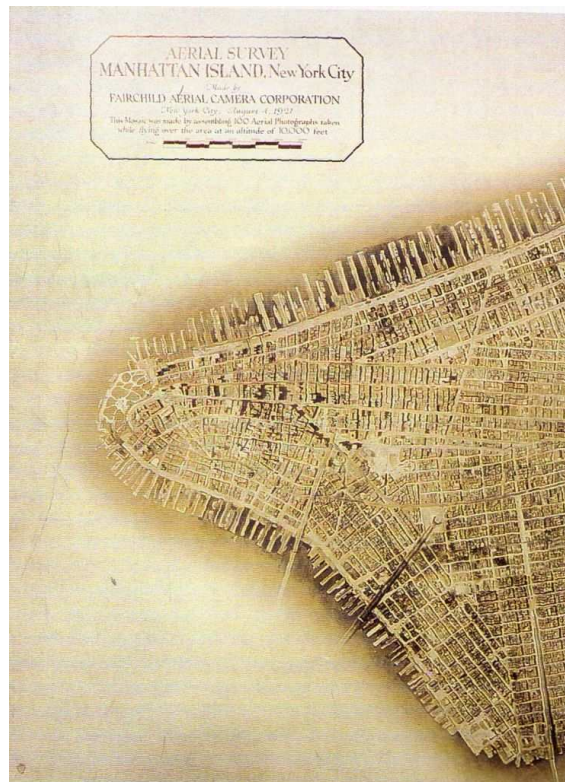
III.2.12.3. Richard Neutra, « Terminals ? – Transfers », publié dans *Architectural Record*, Août 1930, pp99-104



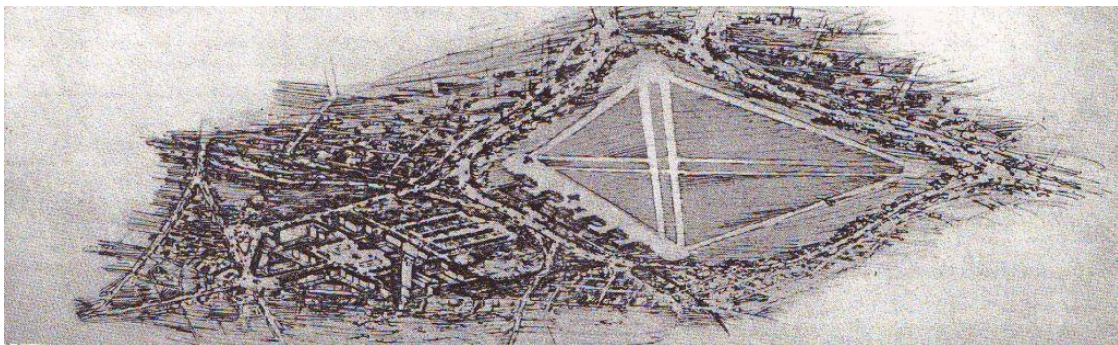
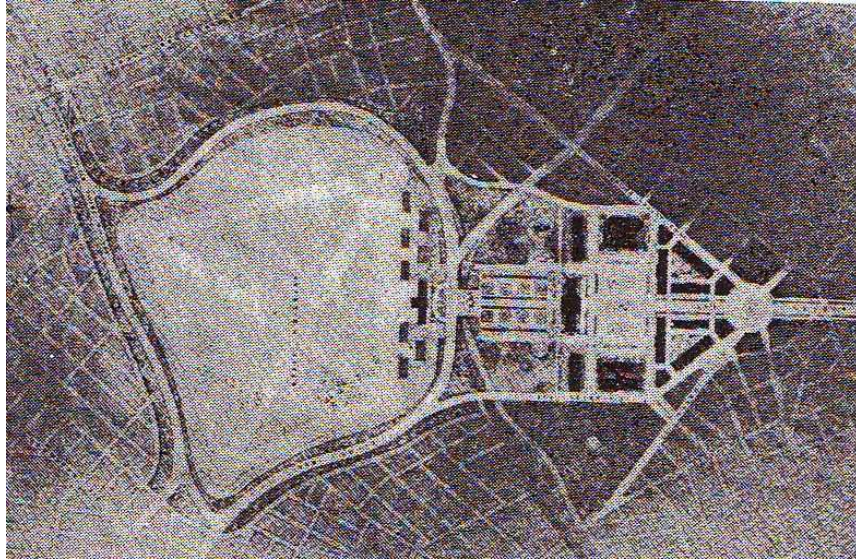
III.2.13.1. Francis Keally, "Suggested airport over railroad tracks between Pennsylvania Station and Hudson river", publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494



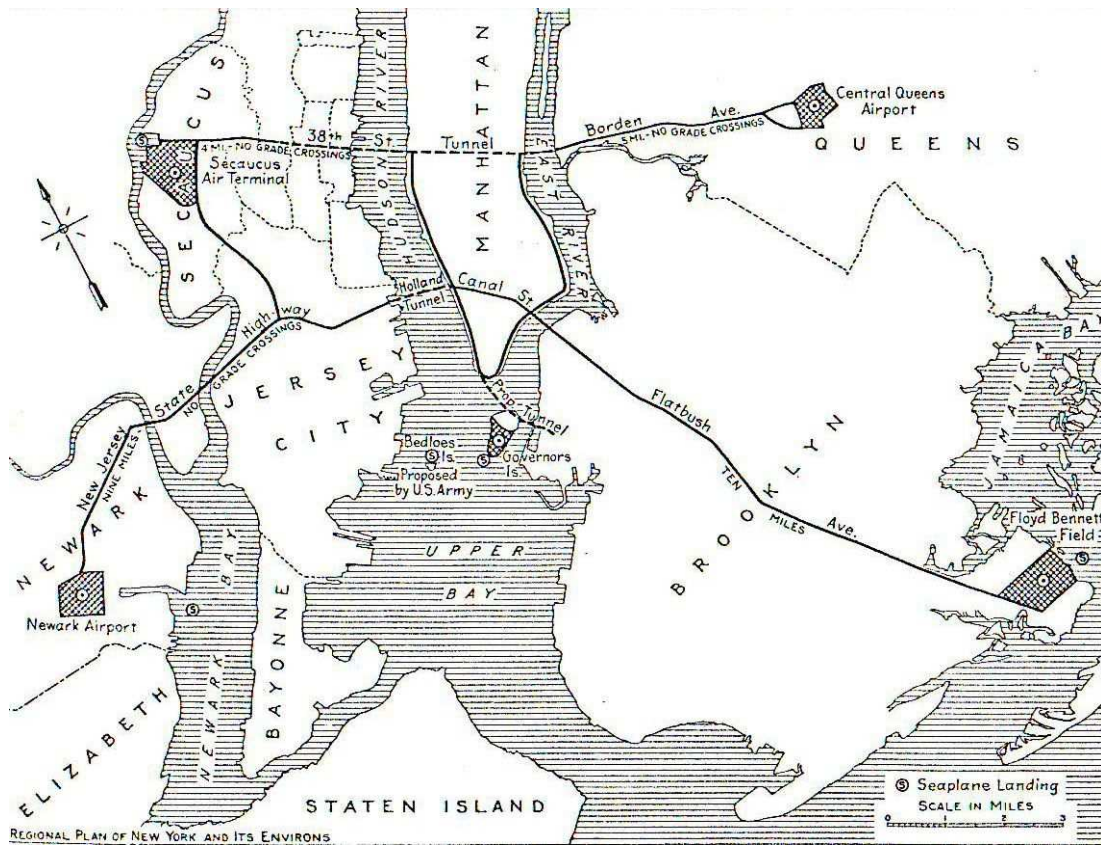
III.2.13.2. Francis Keally, "Suggested circular landing field surrounded by hangars and Airplane Parking Space", publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494



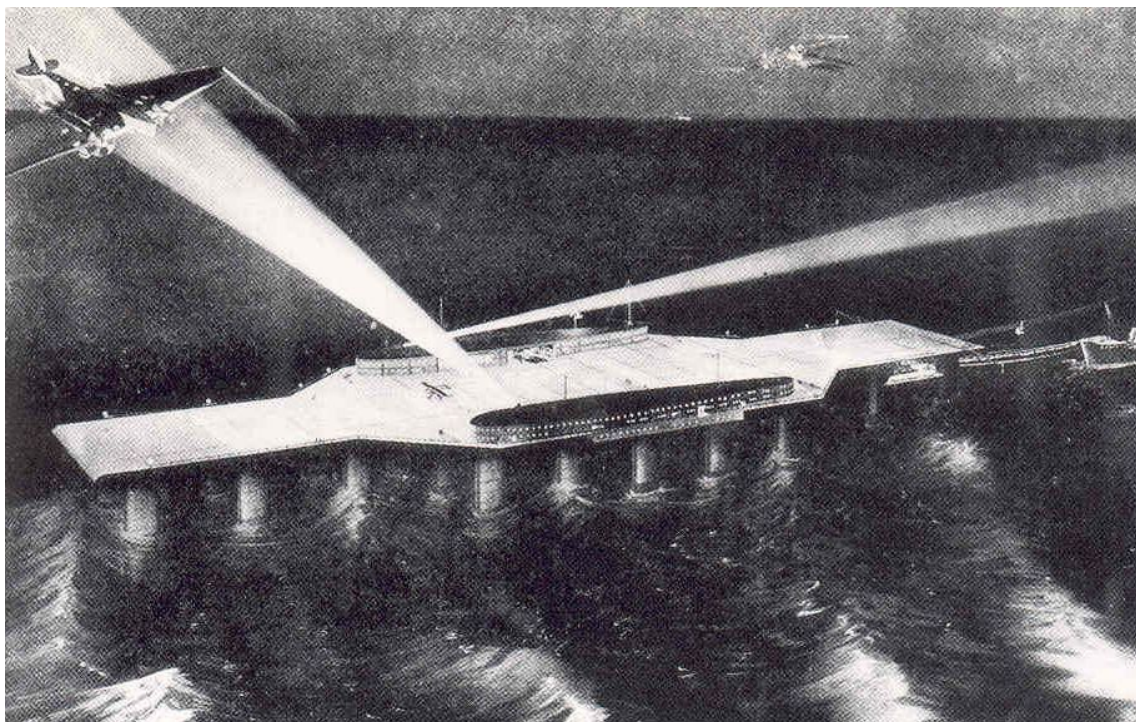
III.2.14. "Aerial Survey of Manhattan Island", 4 Août 1921, *Fairchild Aerial Camera Corporation*, Library of Congress, Washington, DC. Source Cohen (Paul E.) and Augustyn (Robert T.), *Manhattan in maps, 1527-1995*, Rizzoli, 1997, pp156-157.



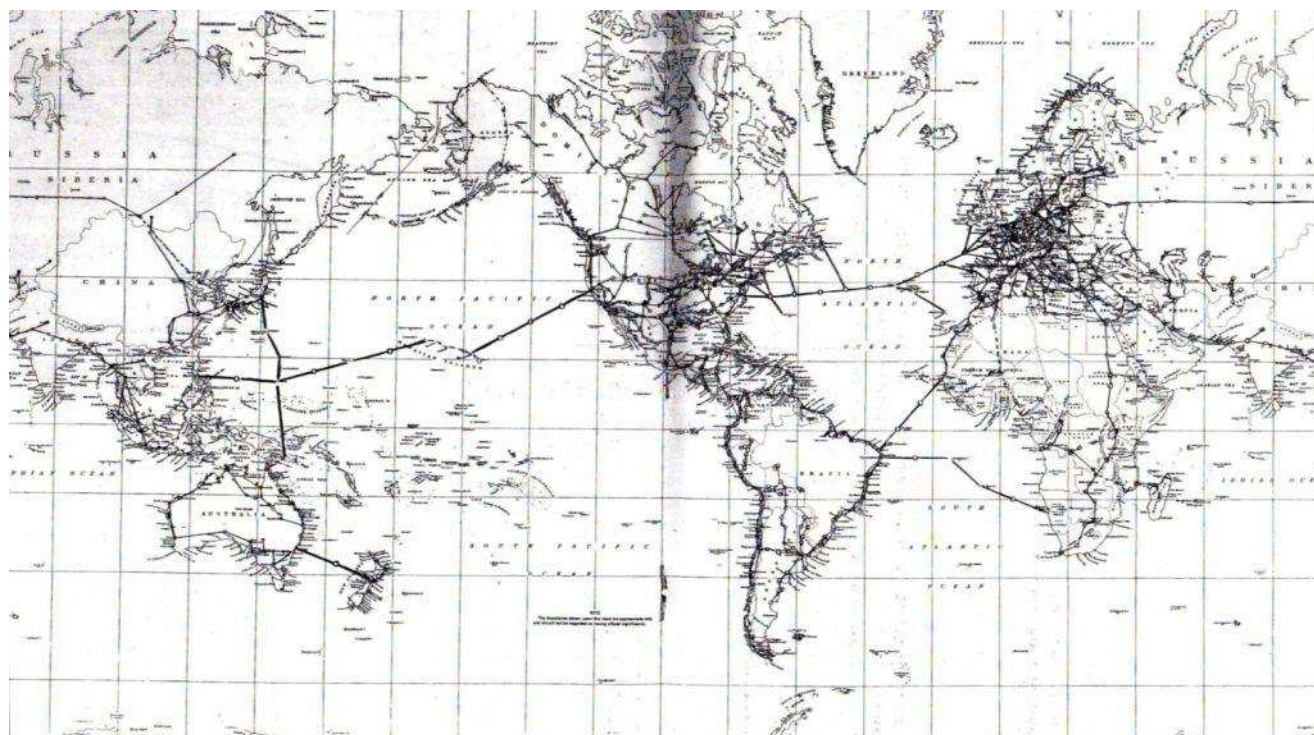
III.2.15.1. Projet de "Queens Central Airport", Regional plan of New York and its environs, in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931



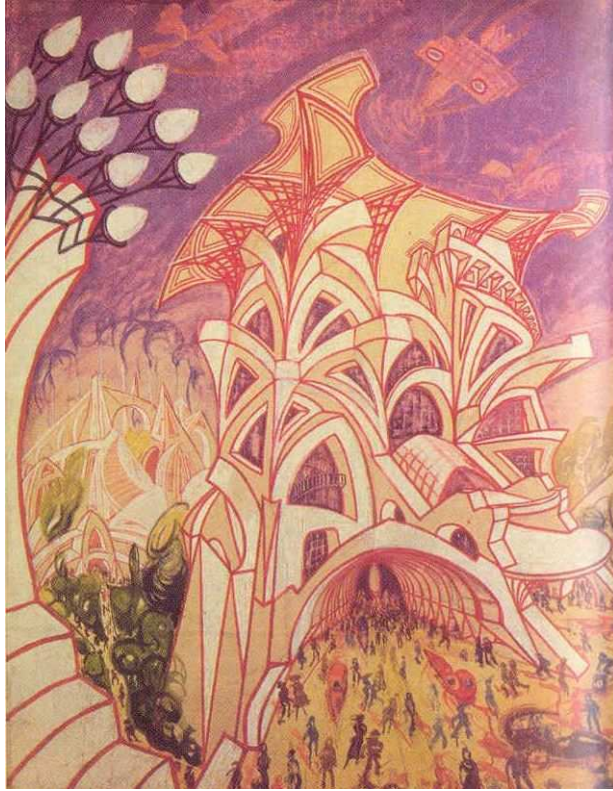
III.2.15.2. « Important airports, existing and proposed, that would serve the Metropolitan center », in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931, pp265-273



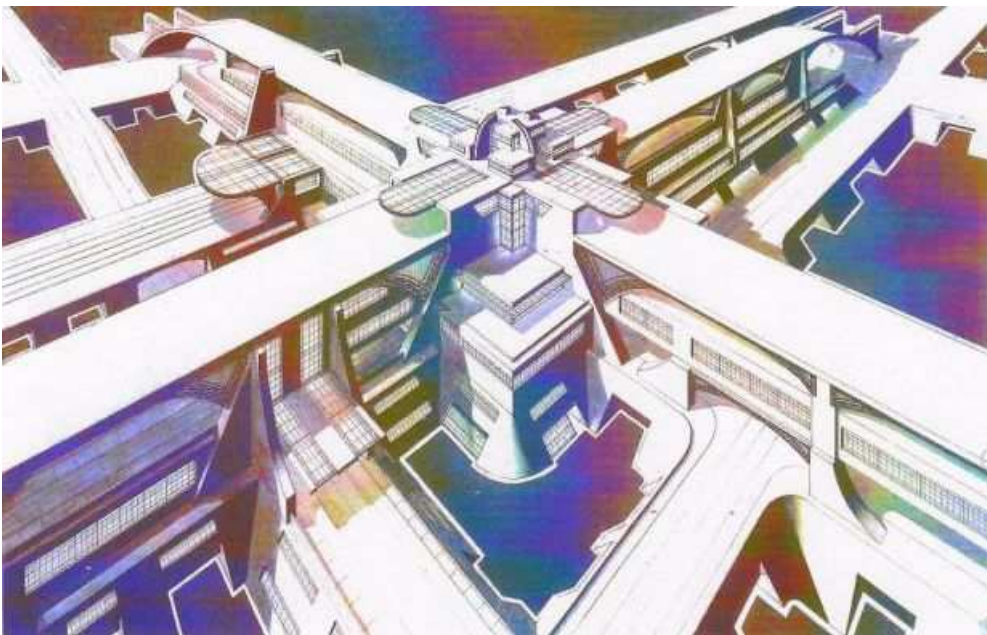
Ill.2.16.1. Henry J. Gielow, d'après l'idée de Edward R. Armstrong, "Seadrome", publié dans *American Architect*, N138, Décembre 1930



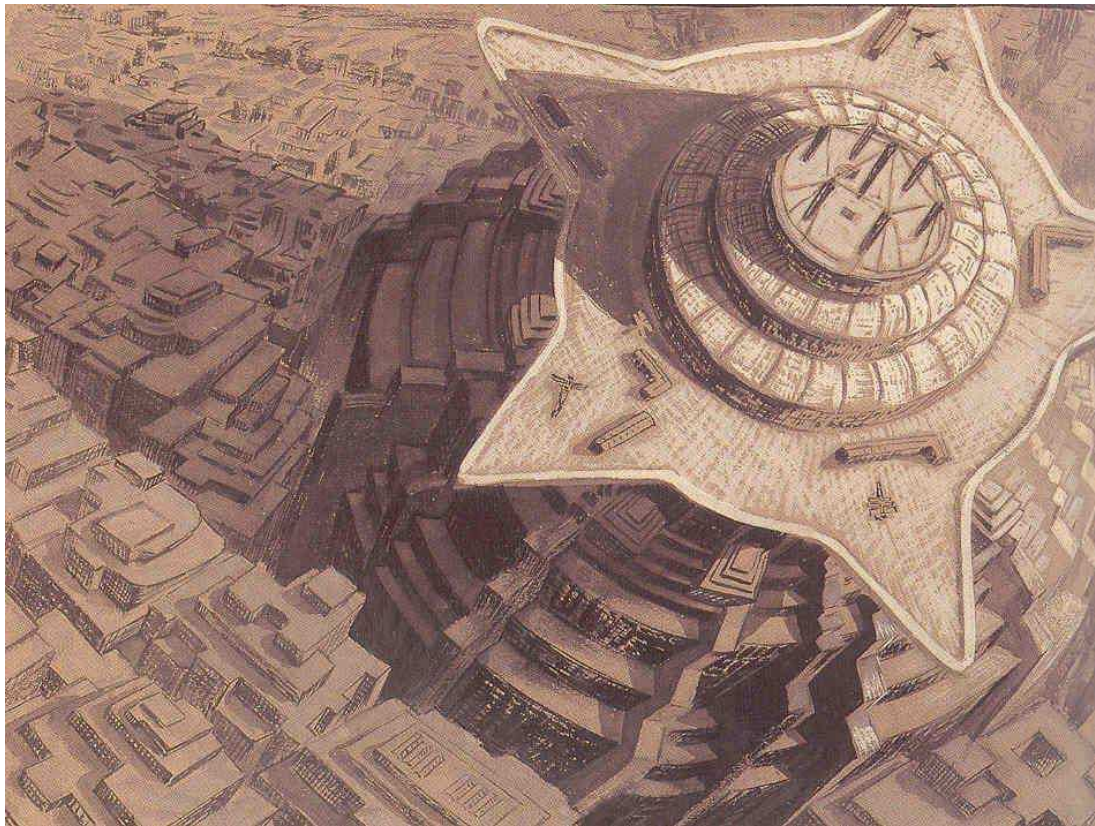
Ill.2.16.2. Carte mondiale des seadromes, Source Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, Ref 4B9576



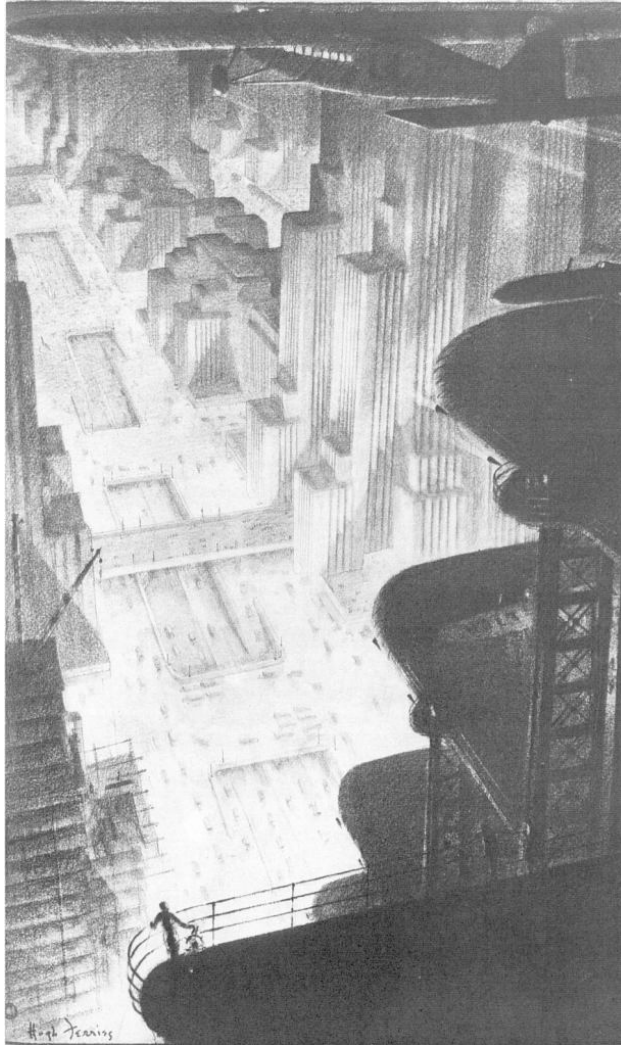
III.2.17. Marchi (Virgilio), "Ville futuriste", Berlin, Technische Universität, cabinet des dessins, 1919



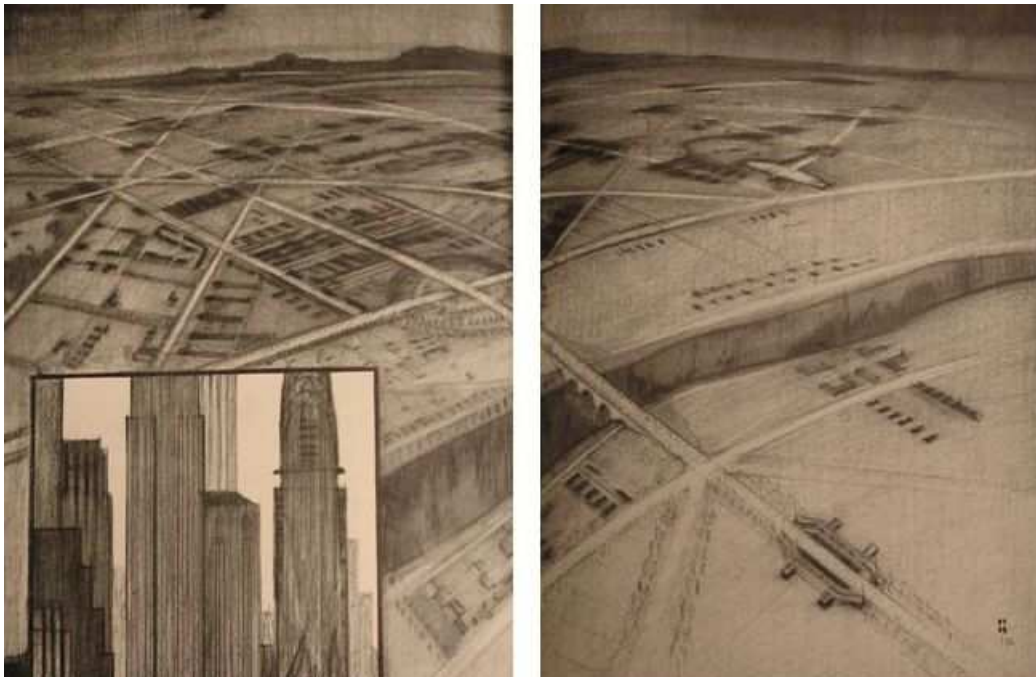
III.2.18. Tullio Crali, « Aéroport », 1931, Source Collection Crali, Milan



Ill.2.19. Erich Kettelhut, Esquisses pour la Tour de Babel, *Metropolis*, 1924-1927, Sources Stiftung Deutsche Kinemathek, Berlin

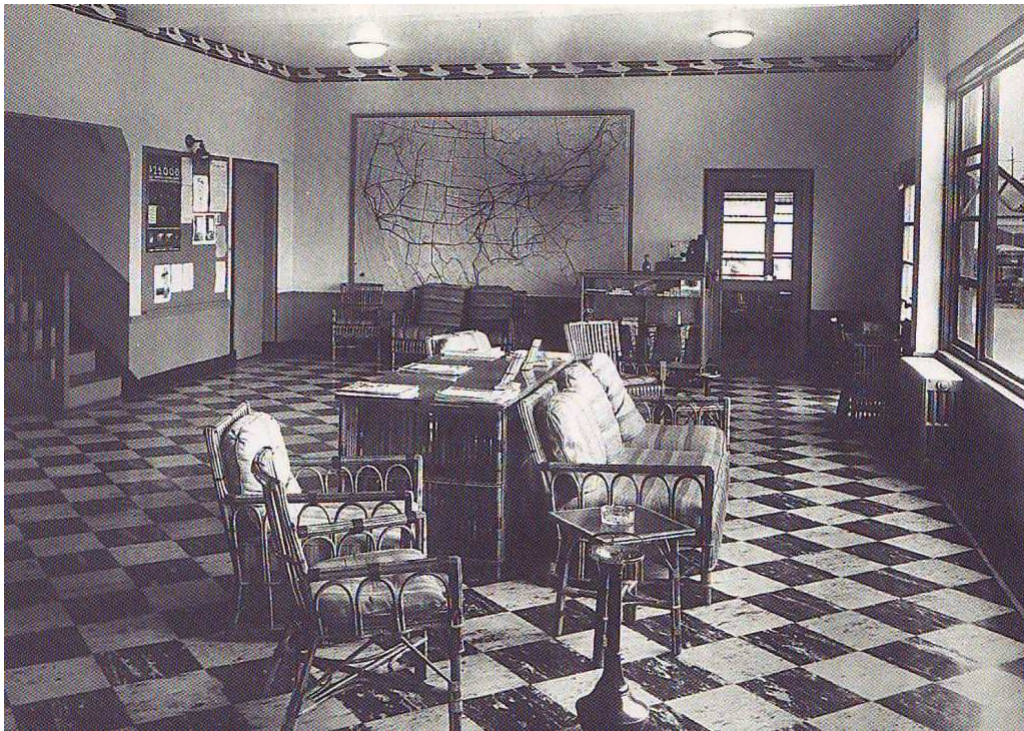


III.2.20.1. Hugh Ferriss, « Gratte-ciel Hangar dans une métropole », publié dans *American Architect*, Jan 1931



III.2.20.2. "Today, tomorrow, America Tomorrow" - Extrait d'un article de Frank Lloyd Wright, publié dans *American Architect*, Mai 1932. Illustration d'Ernest Born.

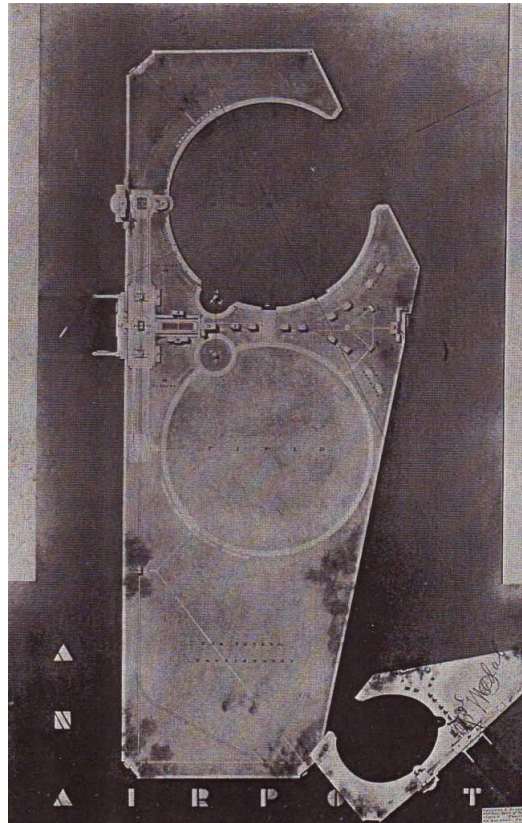
CHAPITRE III- L'EMBLEME



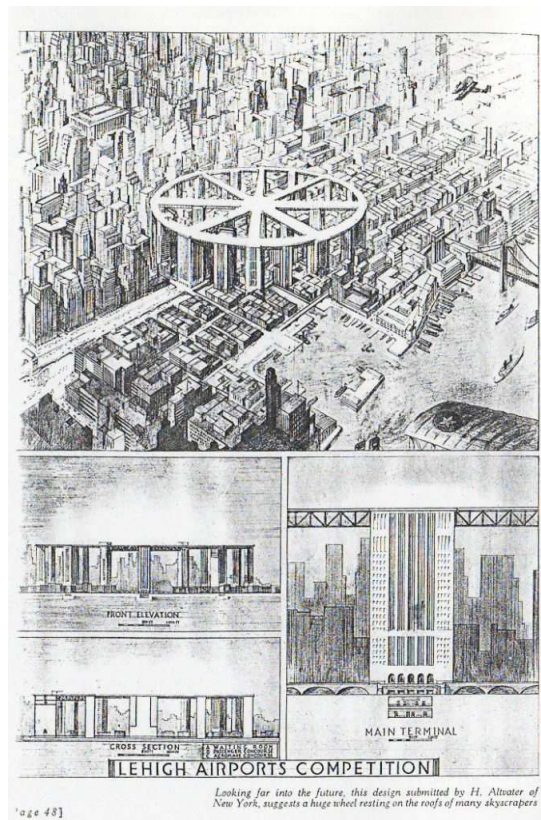
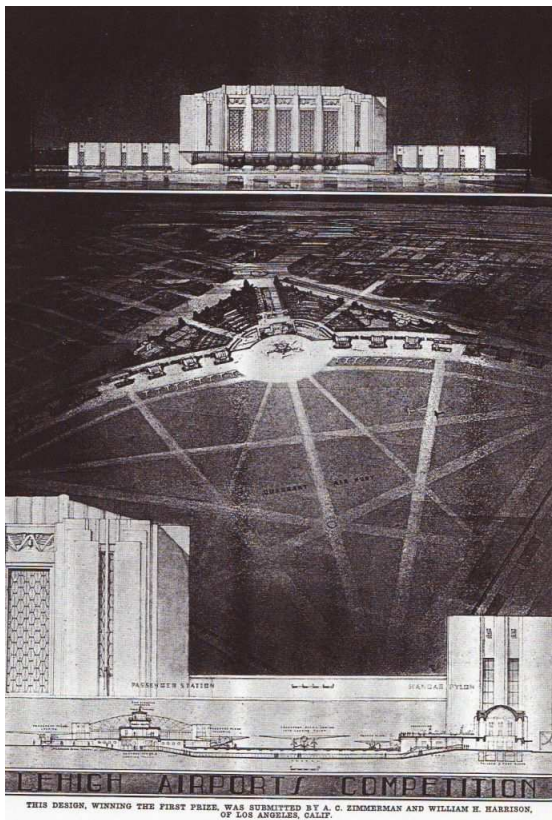
Ill.3.1. En haut : Terminal PAN AM de l'aéroport de Miami, 1928 (démoli depuis)

En bas : Vue intérieure de la salle d'attente de l'aéroport de Washington, 1930 (démoli depuis)

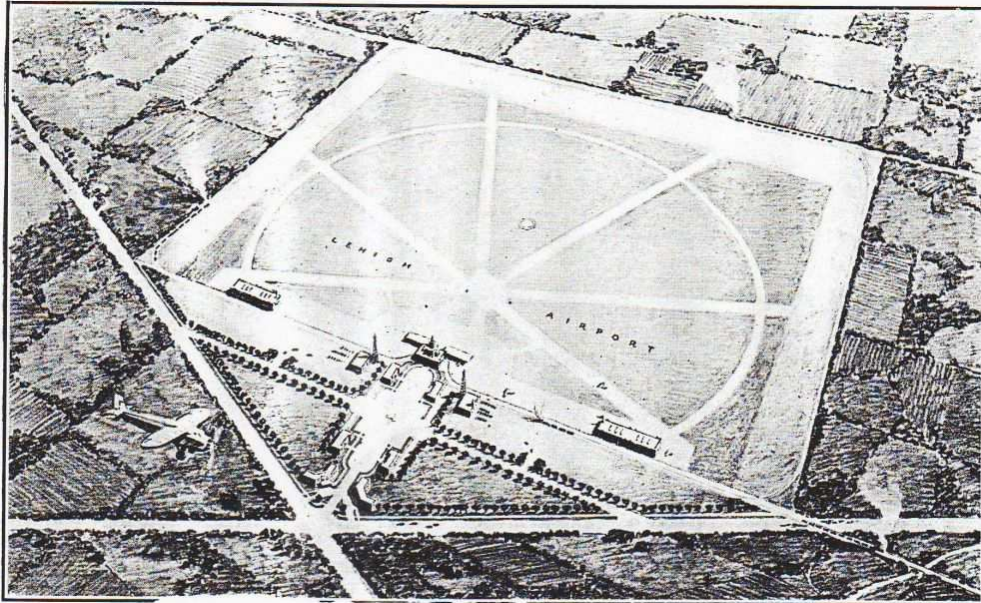
Source Zukowsky (John), *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996



Ill.3.2. Projet pour la compétition du Beaux Arts Institute of Design (BAID), « An air terminal for the city of New York », BAID, Octobre 1931



Ill.3.3.1. Lehigh Airport Competition ; A gauche, projet lauréat de ACZimmerman et WHHarrison; A droite, projet refusé mais signalé de H.Altwater, 1930 ; Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990



C. GIFFORD RICH, OF CHICAGO, SUBMITTED THIS DESIGN, WHICH WAS AWARDED SECOND PRIZE BY THE JUDGES

III.3.3.2. Lehigh Airport Competition, projet de C.Gifford Rich, 1930

Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990



Vue générale de l'aéroport de Paris, tel que le conçoit M. Jean Royer

III.3.4. Royer (Jean), Proposition pour un nouvel aéroport à Paris, publié dans *Les ailes*, 24 décembre 1931, N549



III.3.5.1. Exposition de New York 1939, « The city of Tomorrow », maquette géante vue d'un balcon circulaire, Périsphère, concepteur Henry Dreyffus. L'aéroport occupe le terrain cerné par un cercle, en bas à gauche, Source Columbia University



III.3.5.2. New York 1939, Vue perspective du projet d'exposition avec le futur aéroport en haut à droite, Source Columbia University



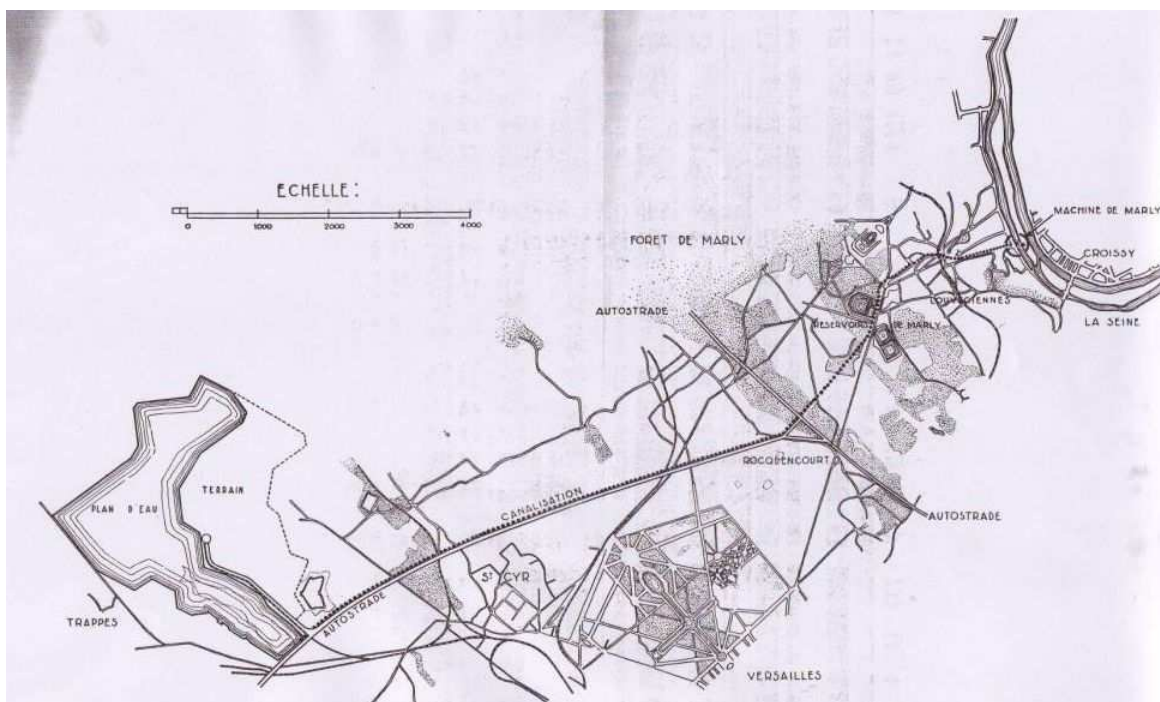
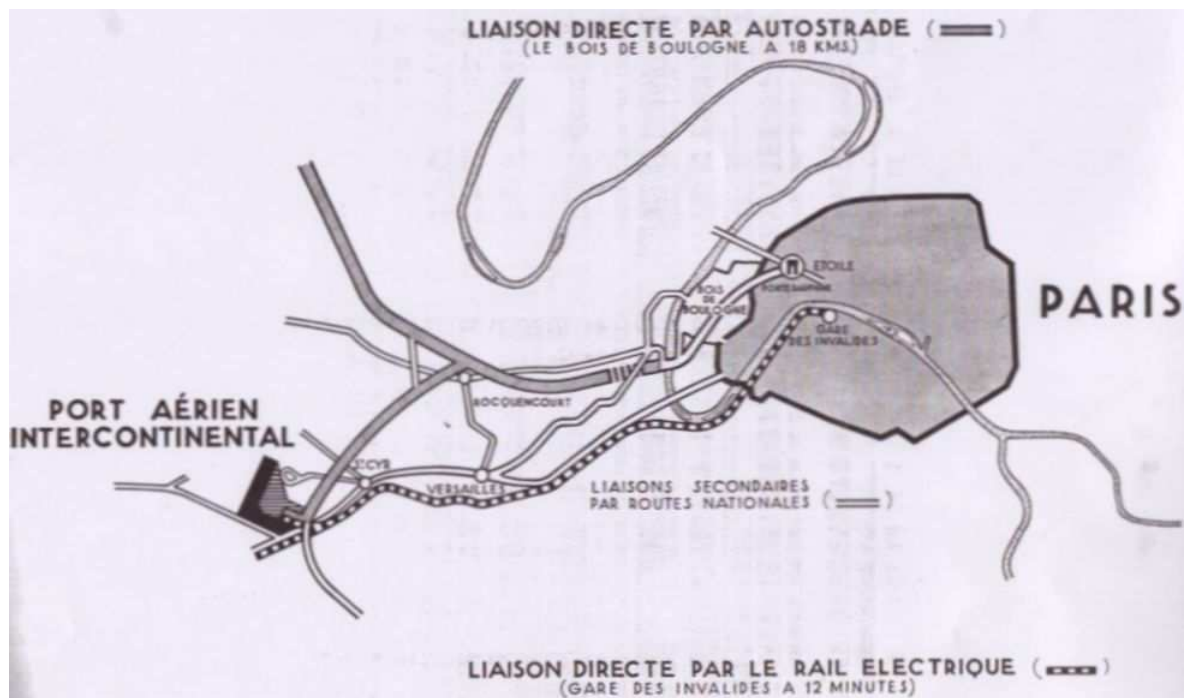
III.3.5.3. New York, exposition de 1939-1940, Vision de la Démocratie, *La ville de demain*, dans le Périsphere, Source Columbia University



III.3.5.4. Le maire Fiorello La Guardia présentant la maquette de l'exposition, 1939, Source Columbia University



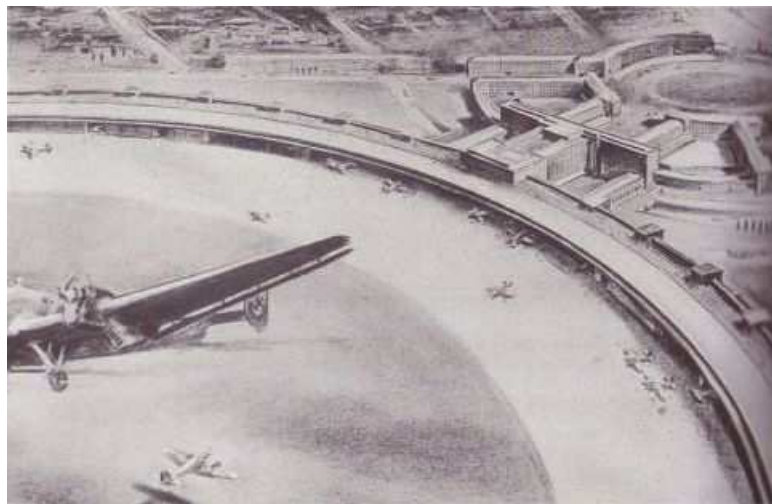
III.3.5.5. La Guardia coupe le ruban de l'inauguration du nouvel aéroport de North Beach, qui sera renommé peu de temps après, La Guardia. Robert Moses est à ses côtés, 15 octobre 1939, d'après Kessner (Thomas), *Fiorello H. La Guardia and the Making of Modern New York*, McGraw-Hill Publishing Company, 1989, p364



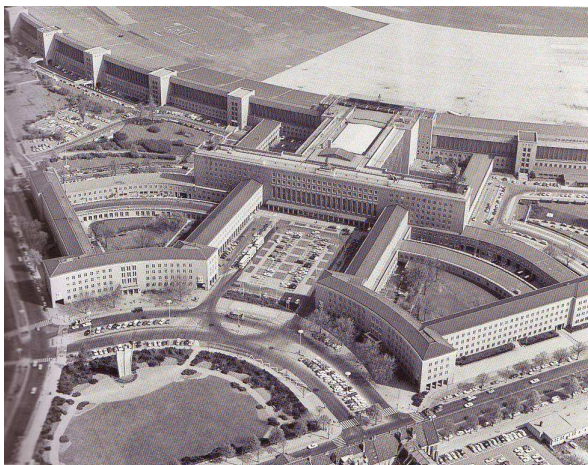
III.3.6. Urbain Cassan, « Le port aérien intercontinental de Paris », 1931, Sources Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Ref 4B48, Boîte aéroports



III.3.7.1. Maquette du Plan Speer, Berlin, 1937



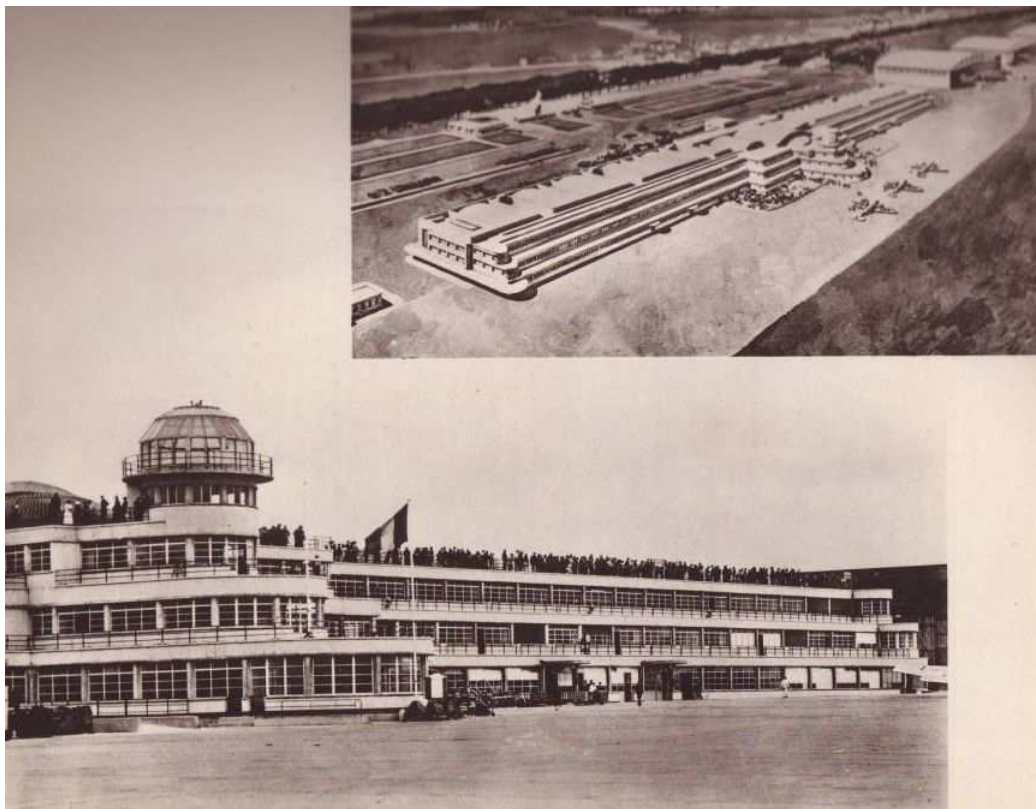
III.3.7.2. Perspective de l'aéroport de Tempelhof, 1935, côté piste, Landesdenkmalamt, Berlin



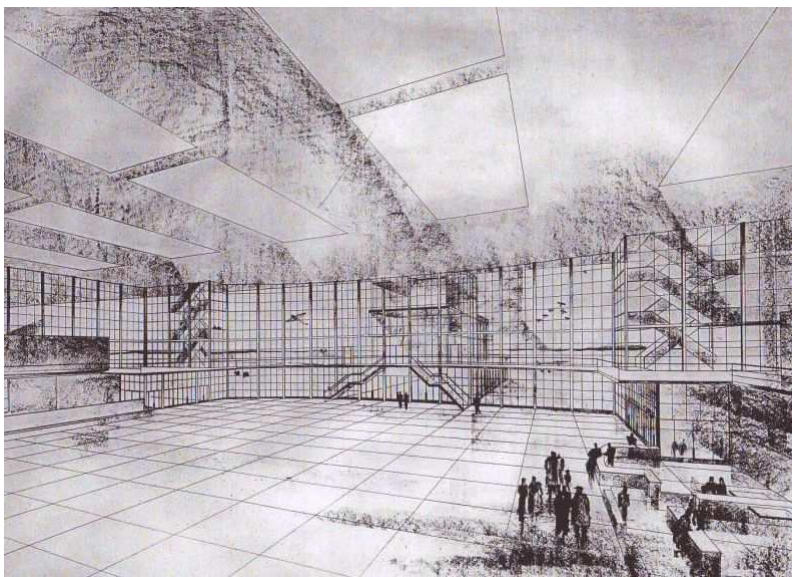
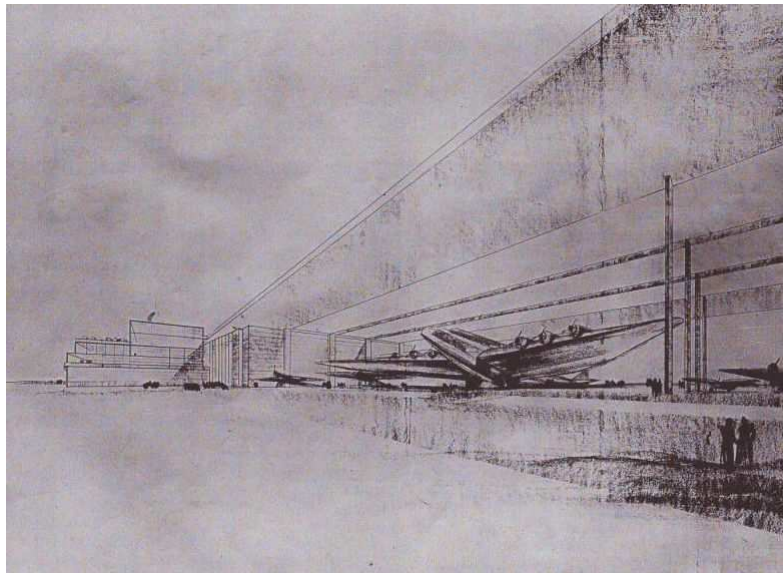
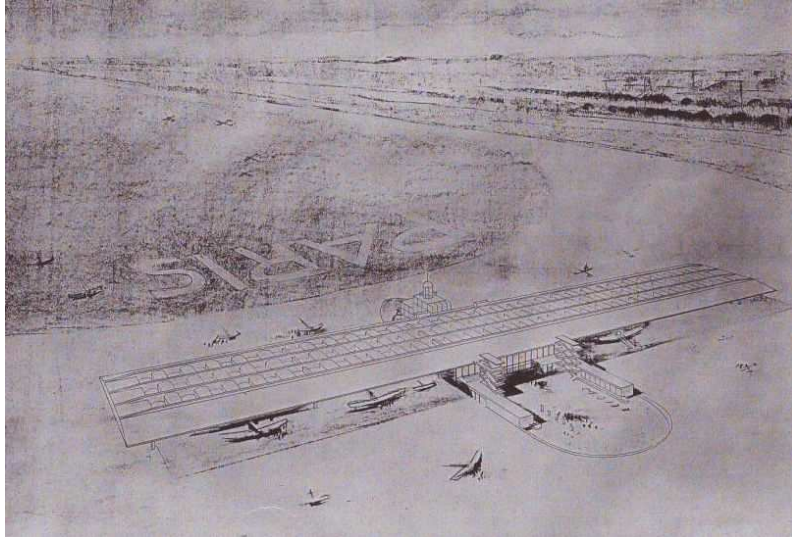
III. 3.7.3. A gauche : Aéroport de Tempelhof, côté « ville », Architecte Ernst Sagebiel, 1937
A droite, le plan de réaménagement de Berlin, avec l'aéroport à droite, reconnaissable à sa grande place circulaire, 1937



III.3.8.1 Aérogare du Bourget, à l'ouverture en 1937, Architecte Georges Labro, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, planche 78



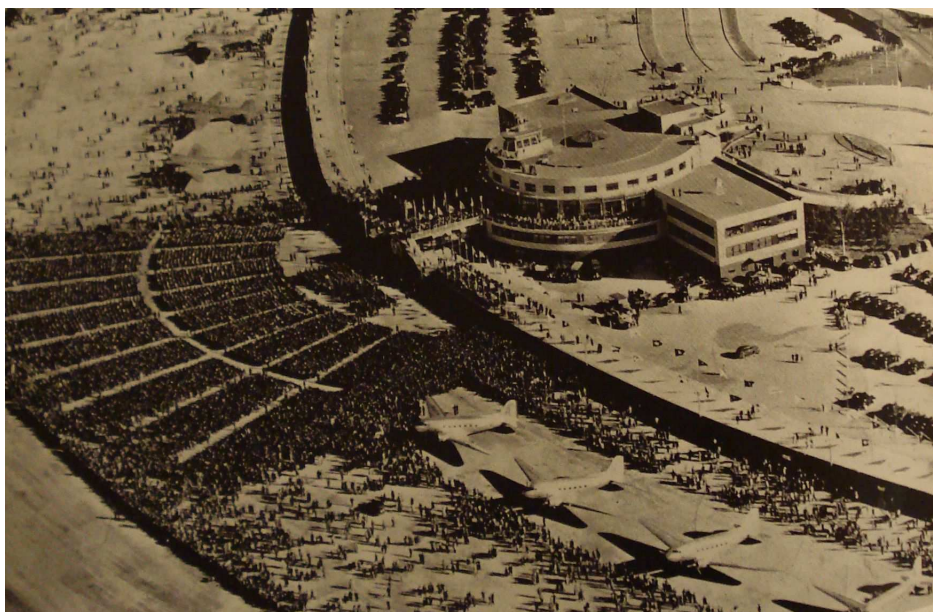
III.3.8.2. Aérogare du Bourget, 1937, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, planche 76



III.3.9. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'aéroport du Bourget, 1935, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA



III.3.10.1. Aéroport LaGuardia, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.3.10.2. Aéroport LaGuardia, cérémonies d'inauguration, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.3.10.2. Aéroport LaGuardia, Architectes Delano et Aldrich, Cérémonies d'inauguration, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.3.10.3. Aéroport LaGuardia, 1940, Vue sur les hangars à avions, et la terrasse-promenade au premier plan, Sources Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.3.11. Terrasses de l'aéroport de Hambourg, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 18

CHAPITRE IV- L'EXTRA-VILLE



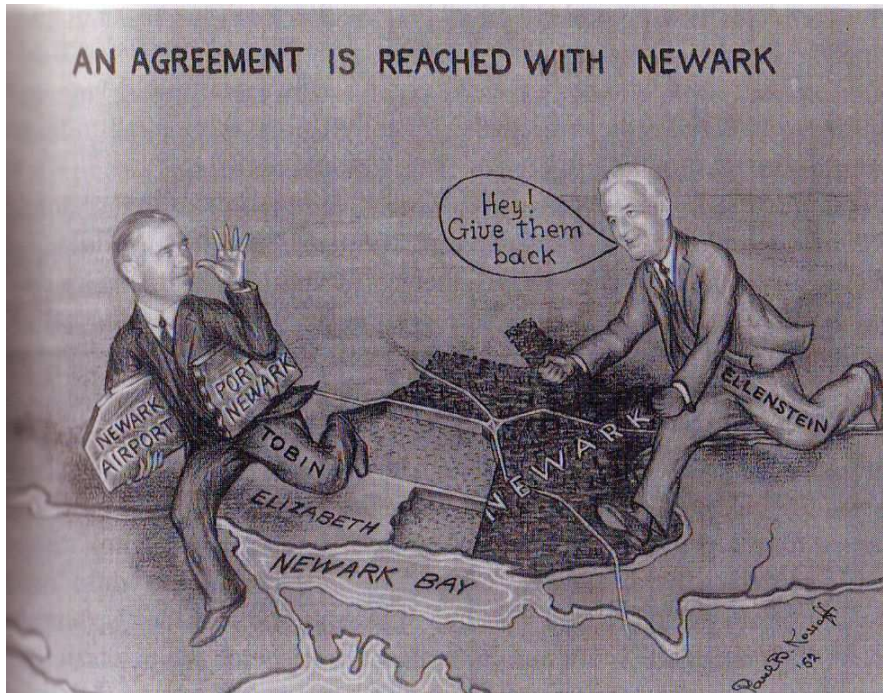
III.4.1. Alain Bozel et l'idée d'une autorité aéroportuaire autonome Janvier 1945
Source Aéroports de Paris, *Un regard sur le monde*, ADP, 2005, p113

New York Post

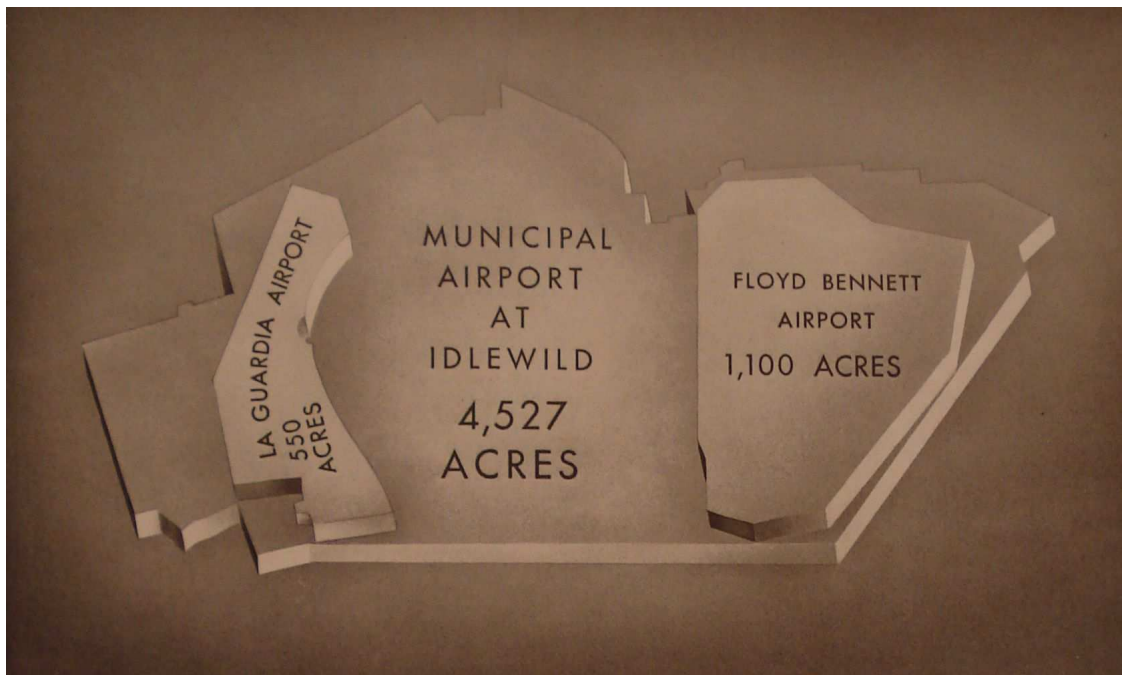
NEW YORK, THURSDAY, JANUARY 23, 1947.



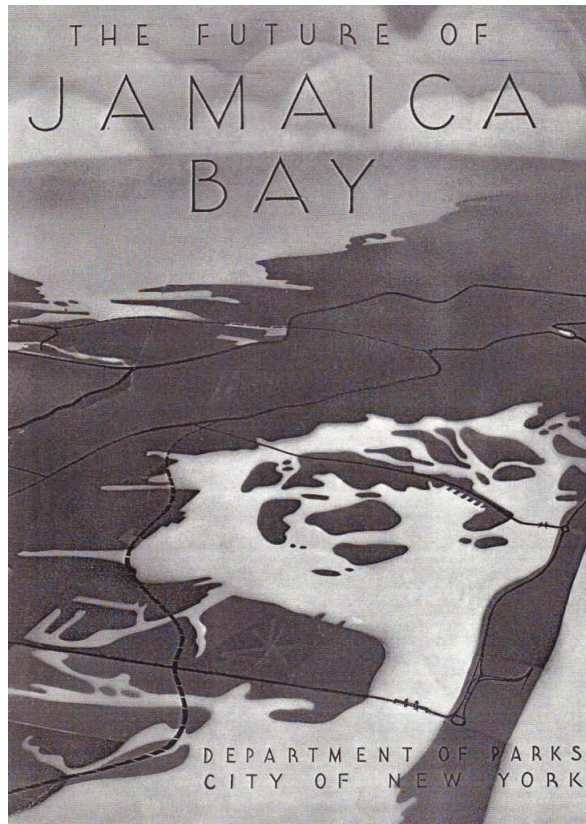
III.4.2.1 “ A creative solution to the air traffic problem” En attendant le règlement du conflit autour de la prise de contrôle du nouvel aéroport d'Idlewild, Un dessinateur du *New York Post* suggère une solution intermédiaire. *The New York Post*, Thursday, 23 Janvier 1947, Source Doig (Jameson), *Empire on the Hudson*, op.cit., p275



III.4.2.2. “Austin Tobin and Meyer Ellenstein: An agreement is reached with Newark », Tiré d’après Doig (Jameson), *Empire on the Hudson*, op.cit., p283



III.4.3.1. L’ “empire” aéroportuaire New-Yorkais, 1947



III.4.4.1. Couverture de la plaquette éditée par le département des parcs de la ville de New York (Robert Moses en est le commissaire) ; *The future of Jamaica Bay*, Department of Parks, City of New York, 18 Novembre 1938, Source Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.



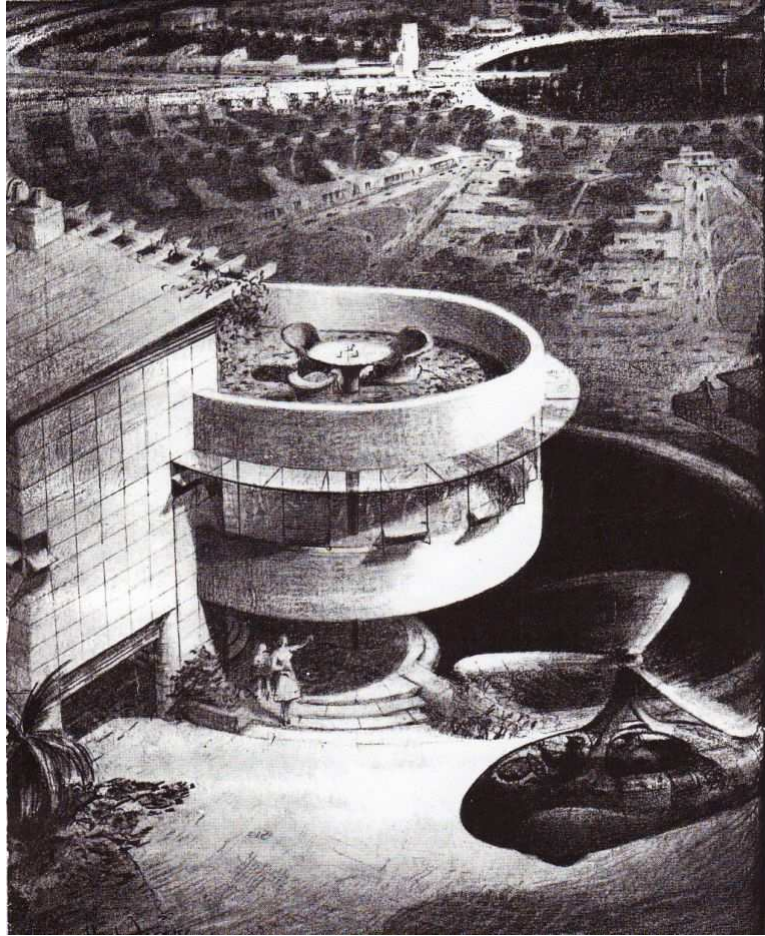
III.4.4.2. Département des Parcs, Plan de Jamaica Bay, avec une proposition de réaménagement, 1938, Picture Collection, Branch Libraries, New York Public Library



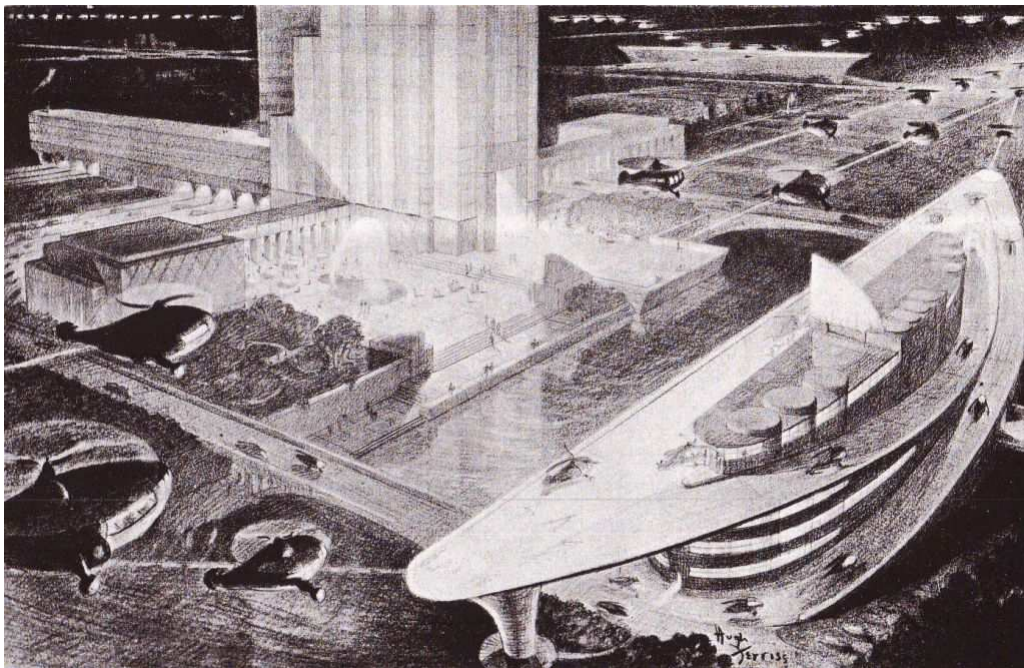
III.4.4.3. Département des Parcs, Plan de Marine Park, avec une proposition d'activités récréatives, 1938, Tiré d'après *The Future of Jamaica Bay*, 18 Novembre 1938, op.cit.



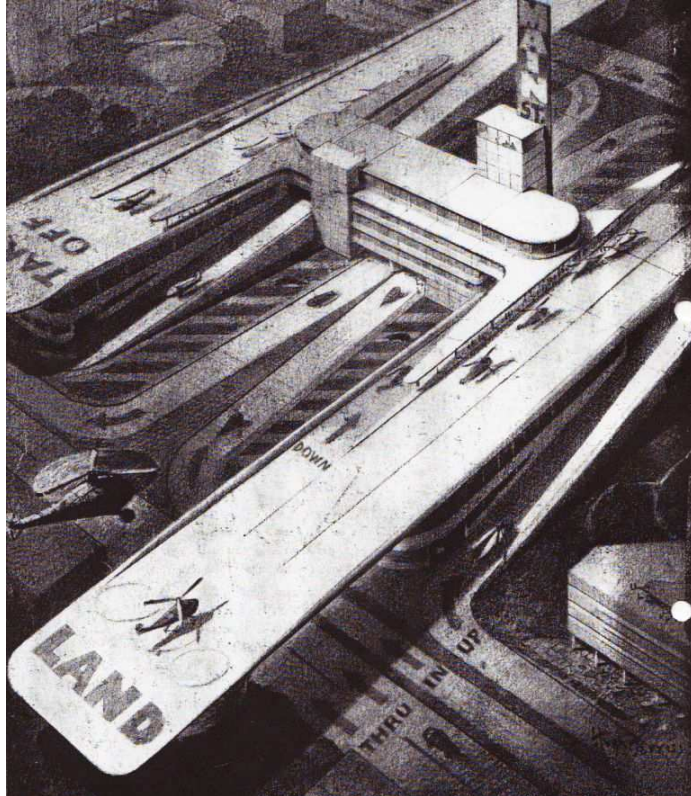
III.4.4.4. Le maire de New York, Fiorello LaGuardia, présentant le site du futur aéroport, 1945, Source Port of New York Authority



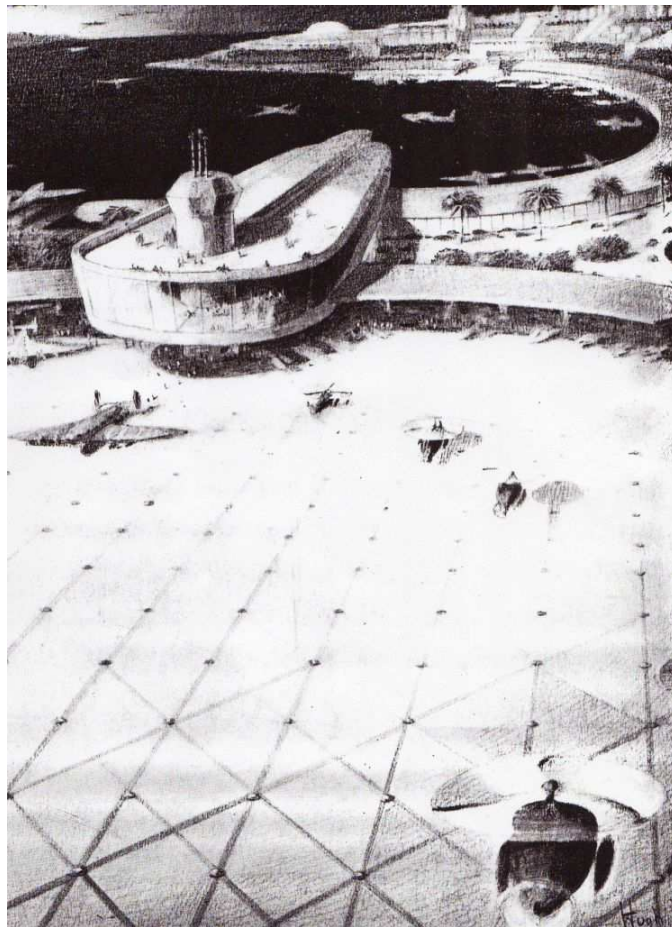
III.4.5.1. Ferriss (Hugh), « A modern home of Tomorrow », *Pencil Points*, Décembre 1943



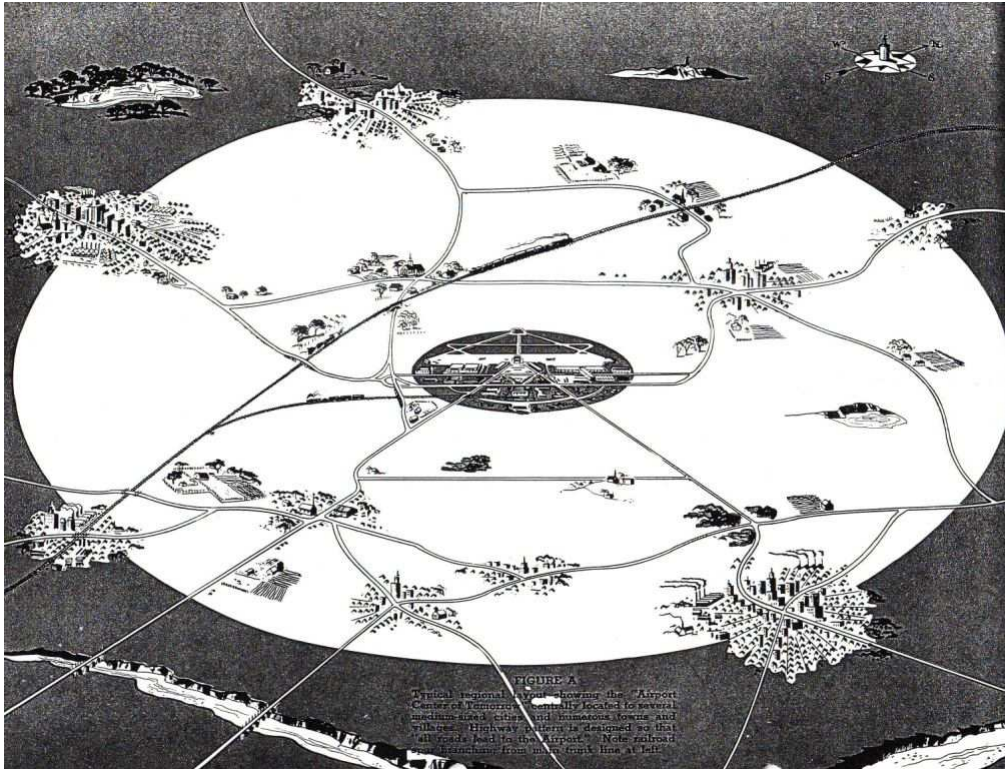
III.4.5.2. Ferriss (Hugh), « Helicopter platform », 1943-1944, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



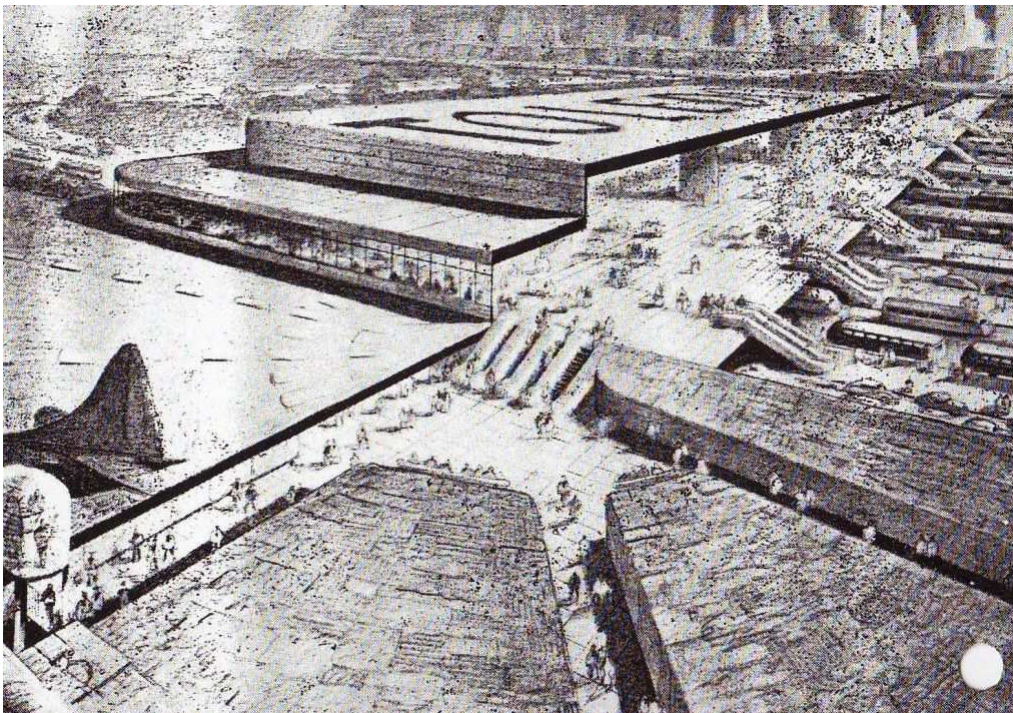
Ill.4.5.3. Ferriss (Hugh), "Superhighway of the city of Tomorrow", *Pencil Points*, Février 1944



Ill.4.5.4. Ferriss (Hugh), "Modern airport of Tomorrow", *Pencil Points*, Avril 1943



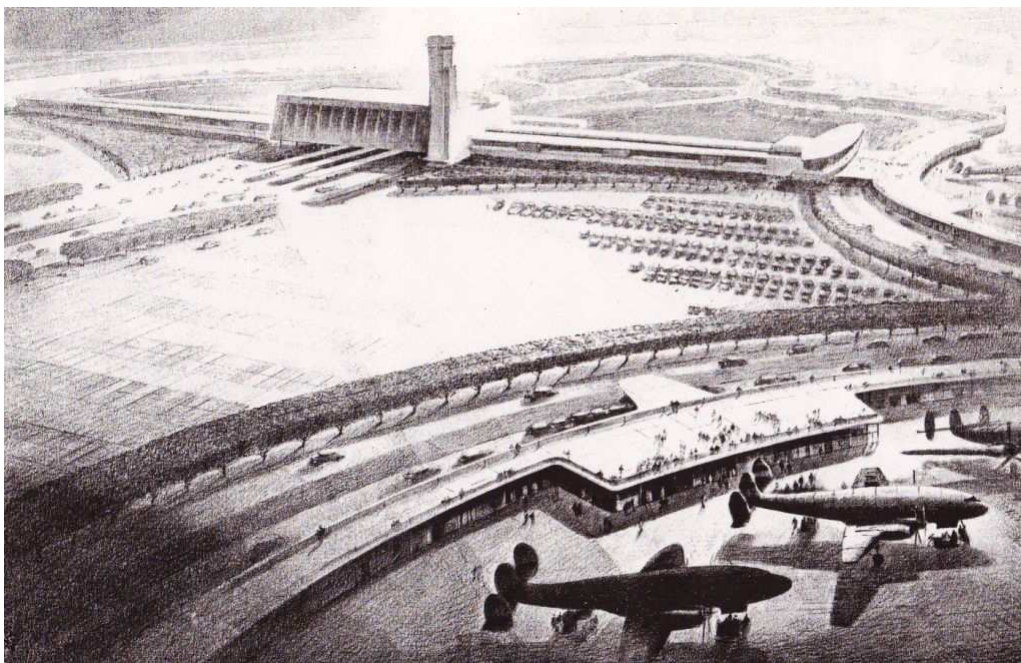
III.4.6. Ric Wil Wompany et Ferriss (Hugh), *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.4.7. Ric Wil Company et Ferriss (Hugh), « Airport for Toledo Tomorrow », *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



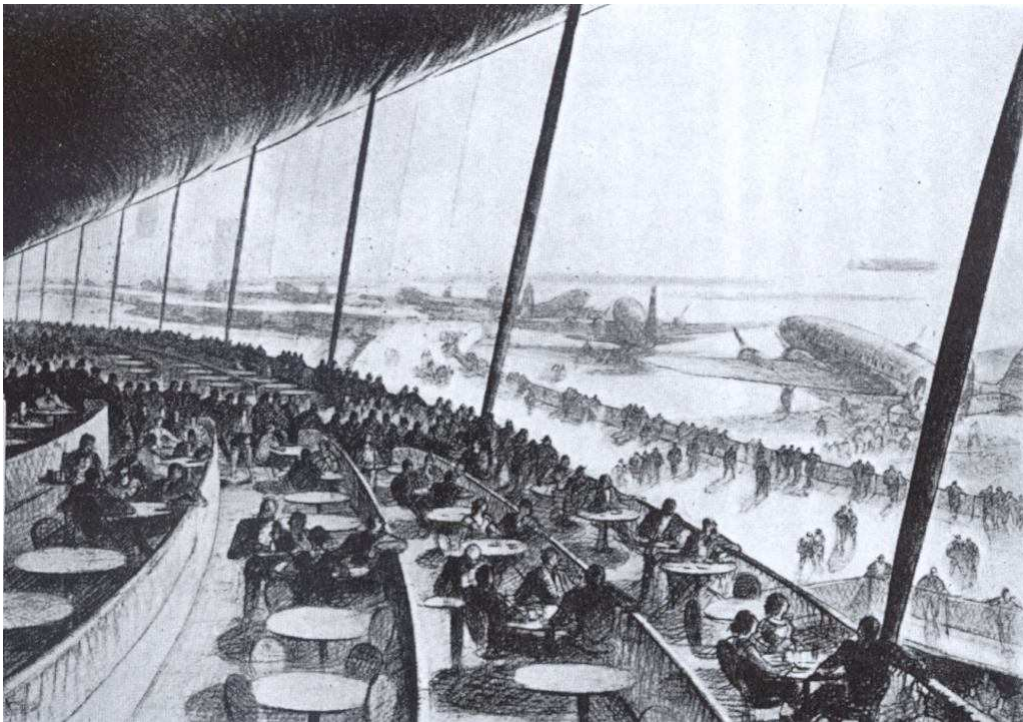
III.4.8.1. Vue de la maquette de l'aérogare-ruban encerclant la zone centrale de l'aéroport d'Idlewild, Proposition de Downer, Green and Carrillo, Clarke, Rapuano and Holleran, Harrison and Ambramowitz, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



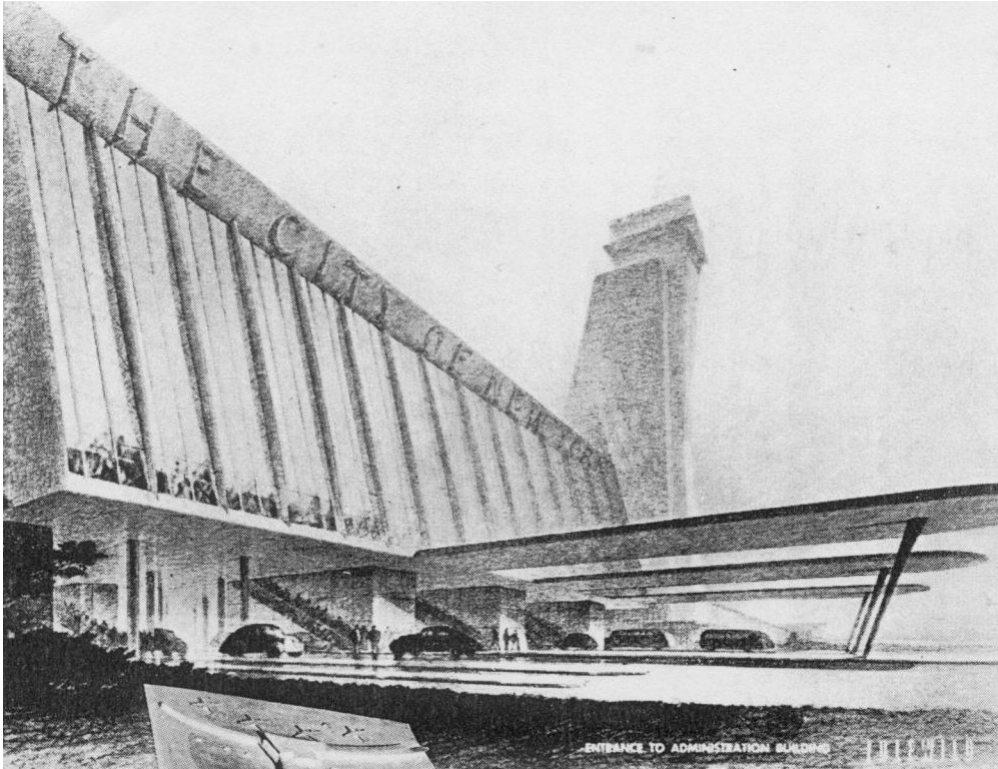
III.4.8.2. Ferriss (Hugh), vue perspective de l'aire centrale de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



4.8.3. Ferriss (Hugh), Vue des pistes depuis le hall de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



Ill.4.8.4. Ferriss (Hugh), Restaurant sur les pistes, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



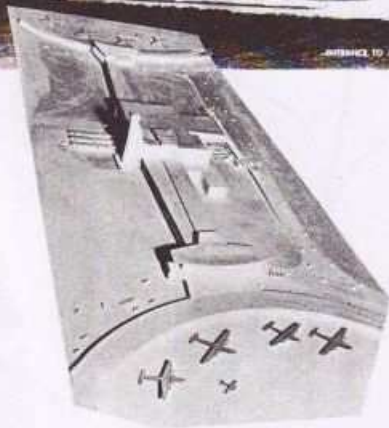
III.4.8.5. Ferriss (Hugh), Vue de l'arrivée sur le bâtiment d'entrée de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.4.9.1. Nouvel aéroport d'Idlewild, Proposition de la *Port of New York Authority*, 18 décembre 1946, Perspective A. Leydenfrost



The Airport Authority's plan, developed by the Department of Marine and Aviation, calls for one administration building, 1700 ft. long, spanning the airport's inner oval. Left above, main entrance, showing central control tower; rendering by Hugh Ferriss. Insert, photo of model

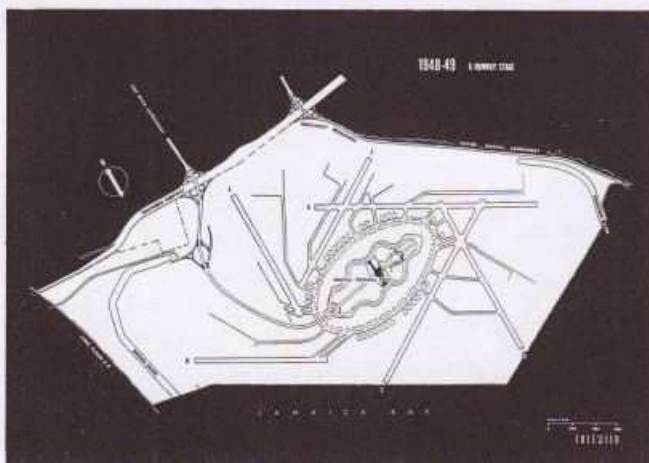


TWO VARIATIONS ON A THEME

The Port of New York Authority and the New York City Airport Authority Offer Plans for Idlewild

Gilbert Aik Photo

The Airport Authority's inner oval is "scalloped" to permit more plane loading stations

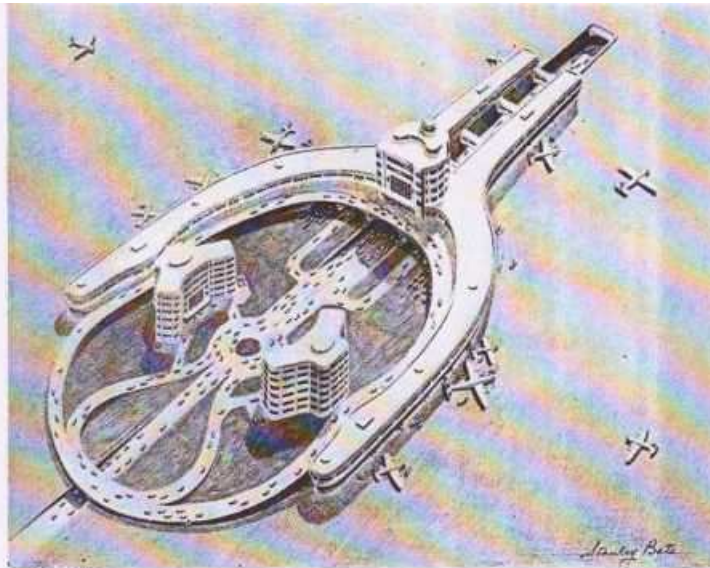


THE two recently announced proposals for the development of the central area of the Idlewild Airport in Queens, New York, though basically similar in concept, offer a number of interesting variations in detail. Each of the plans is based on a tangential system of runways around a central oval. Each calls for the main approach to the airport over the Van Wyck Expressway through Queens, and projects an intramural bus system to link the administration building with the plane loading stations around the periphery of the oval. It is in the development of the terminal area itself that the two sets of plans are chiefly at variance.

The Port of New York Authority proposal, first of the two to be made public, specifies two separate terminal structures, one at each end of the inner oval (see plan). The larger of the two, at the westerly end, would be the domestic terminal; with 30 plane loading positions and comprising 1,350,000 sq. ft. of floor space, it would be some 10 times the size of the present administration building at LaGuardia Field. The international terminal, at the easterly end, would have 12 plane loading positions and would house federal government services such as public health, customs and immigra-

Ill.4.9.2. « Two variations on a theme , The Port of new York Authority and the New York City Authority offer plans for Idlewild », *Architectural Record*, Février 1947, pp22-23

Two separate passenger terminals are the recommendation of the Port of New York Authority. Drawing at right is of the Domestic Terminal, larger of the two, at western end of inner oval. An airport hotel and a 250,000-sq.-ft. office building are included within this area



tion. Each would have its own passenger facilities and concessions.

The plans submitted by the Commissioner of Marine and Aviation and adopted by the New York City Airport Authority, on the other hand, propose one central terminal spanning the inner oval from north to south. By means of a "scaloping" of this central area, 86 plane loading stations, all connected to the administration building by an enclosed walkway, are provided around the periphery. The main lobby of the administration building is directly over the access road (an extension of the Van Wyck Expressway), and connected by escalators to the roadway platforms. Concessions are planned to line both the arcades leading from the main lobby to the observation platforms overlooking the international plane departures and arrivals at each end of the 1700-ft.-long main building. Public health, immigration and customs inspection services would be housed in separate buildings at the apron edge. An observation platform, formed by the roof of the covered peripheral walkway, would afford a continuous area for concession stands along its full length. Restaurants planned for the ends of the main building would be terraced to afford a maximum view of airport activities.

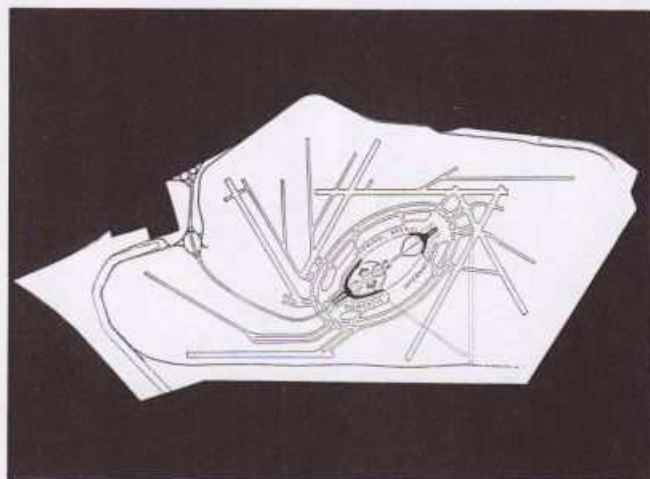
The two proposals, now before the New York Board of Estimate for appraisal and decision, are conspicuously different in respects other than the central area. The Port of New York Authority plans, much the more elaborate throughout, call for the expenditure of almost twice as much as do the Airport

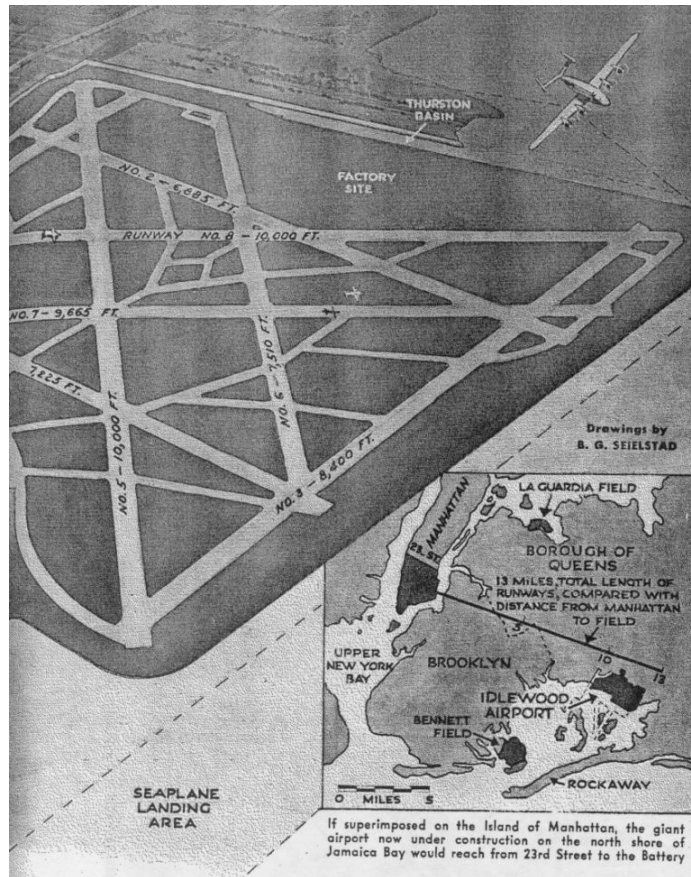
Authority's — a factor which may well be taken into consideration by the Board of Estimate. The Port Authority, furthermore, plans to at first lease and then buy outright not only Idlewild but LaGuardia as well. The Airport Authority would return them both to the city, presumably debt-free, in 40 years.

The Port of New York Authority plans were developed by the Authority's own staff: Austin J. Tobin, executive director; John C. Evans, chief engineer;

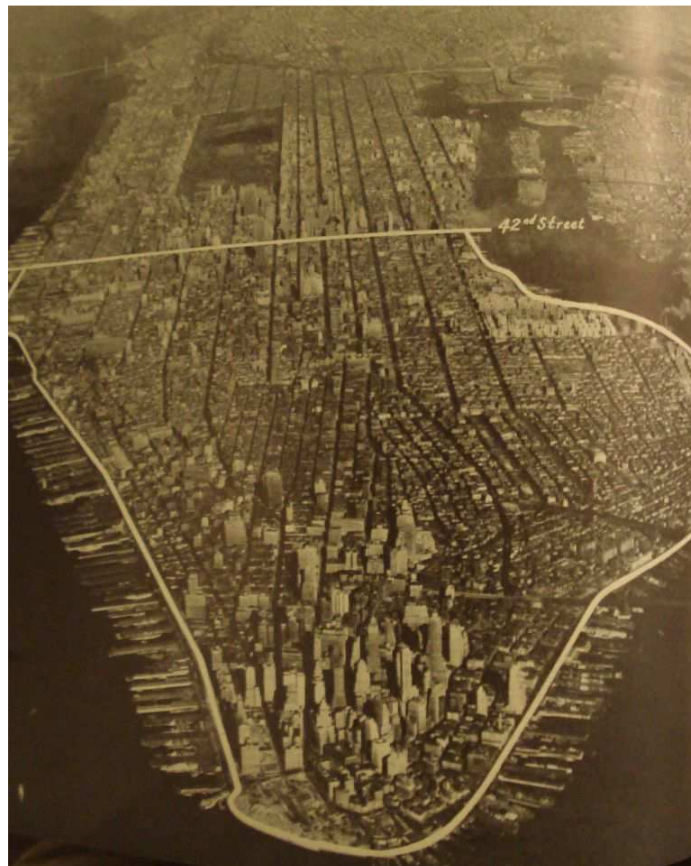
Walter P. McQuade, architect for the engineering department. The Airport Authority proposal was prepared for the Department of Marine and Aviation by Clarke, Rapuano & Holleran, consulting engineers, Harrison & Abramovitz, architects, and Downer, Green & Carillo, consulting engineers, working with Frederick G. Reinicke, Commissioner, and Lewis H. Rabbage, Chief Engineer, of the Marine and Aviation department.

The Port Authority segregates international traffic at the eastern end of central oval

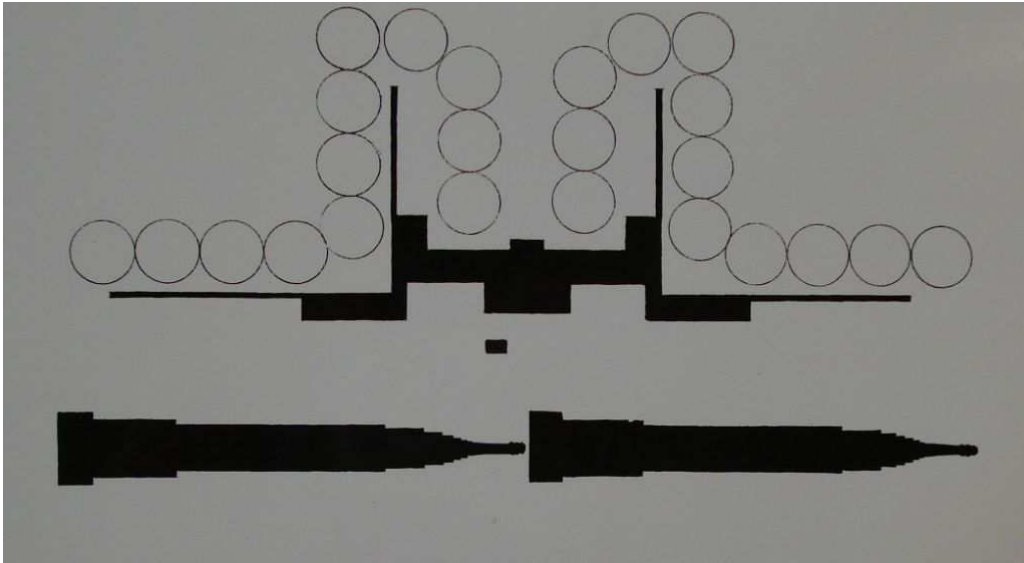




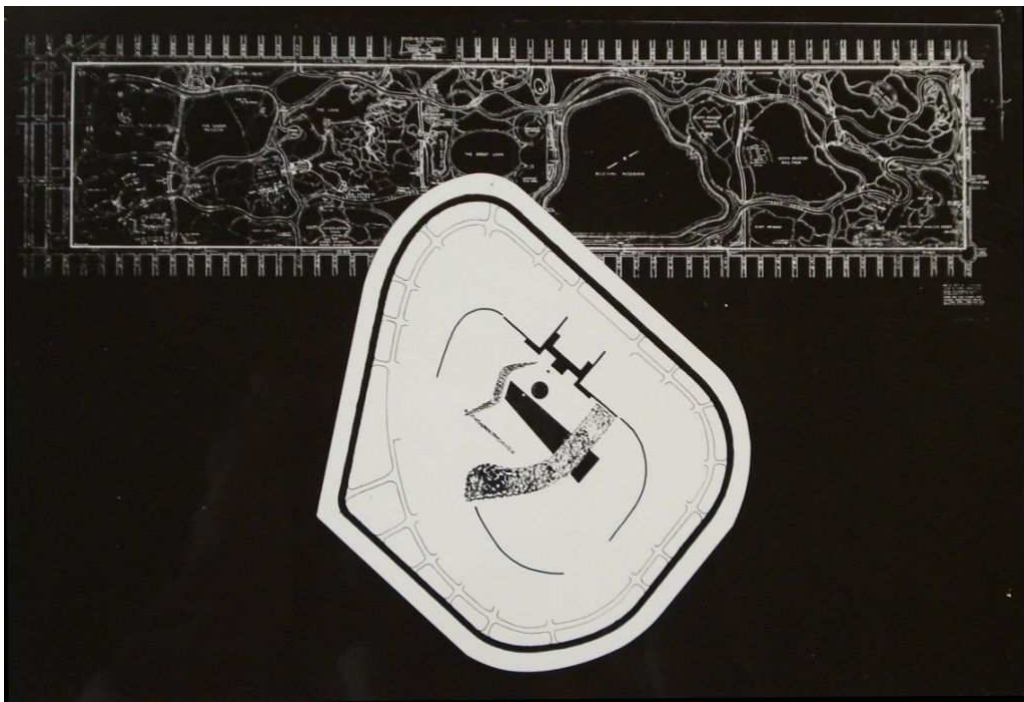
III.4.10.1. Parallèles dimensionnels, « World's greatest Airport to serve skyways of Tomorrow », *Popular Science*, Août 1943, p74



III.4.10.2 Parallèles dimensionnels, *Annual report*, Port of New York Authority, 1948, p38



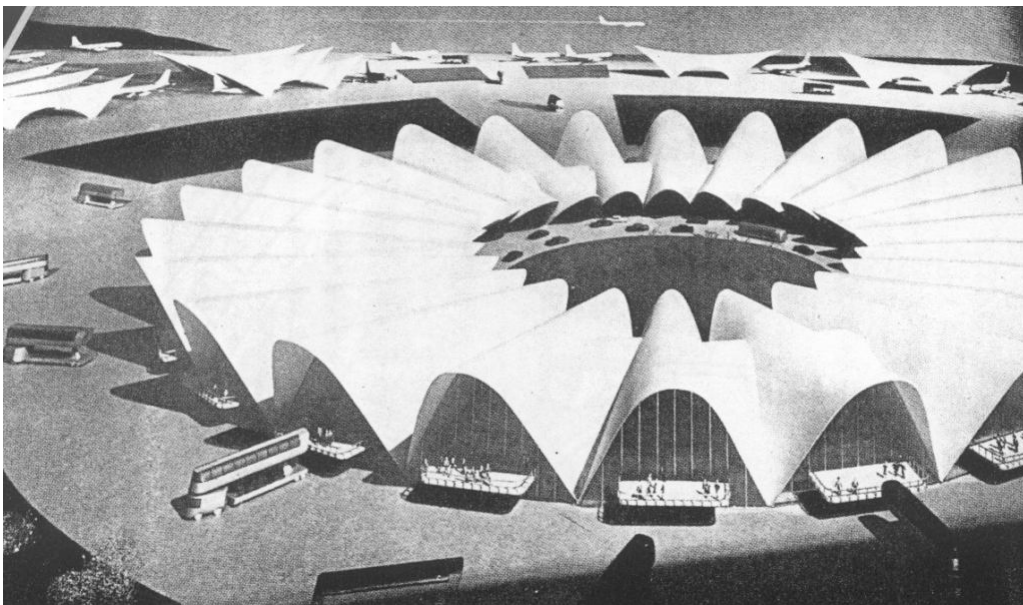
III.4.10.3. Parallèles dimensionnels : l'International Arrivals Building du nouvel aéroport d'Idlewild, comparé à l'équivalent de 2 « Empire State Buildings couchés ». Source Archives de l'agence Skidmore Owings and Merrill, New York.



III.4.10.4. Parallèles dimensionnels : la zone centrale de l'aéroport (Terminal City), comparée à la superficie de Central Park, extrait de *Interiors*, Avril 1955, N114



III.4.11. Aéroport d'Idlewild, *Terminal City*, New York International Airport, Idlewild, perspective R. Corbette, 1957, Sources archives de Eero Saarinen, Yale University, New Haven



III.4.12.1. Gruen (Victor), « Tomorrow's airport », Source *Progressive Architecture*, Décembre 1957, pp108-110



III.4.12.2. Maquette de l'International Arrivals Building, Architectes Skidmore Owings and Merrill, 1957, Sources archives de SOM, New York



III.4.13. Orly, Aérogare d'Orly Sud, 1961, Architectes Henri Vicariot et Aéroport de Paris, Source Archives Aéroports de Paris

CHAPITRE V- LA VITRINE



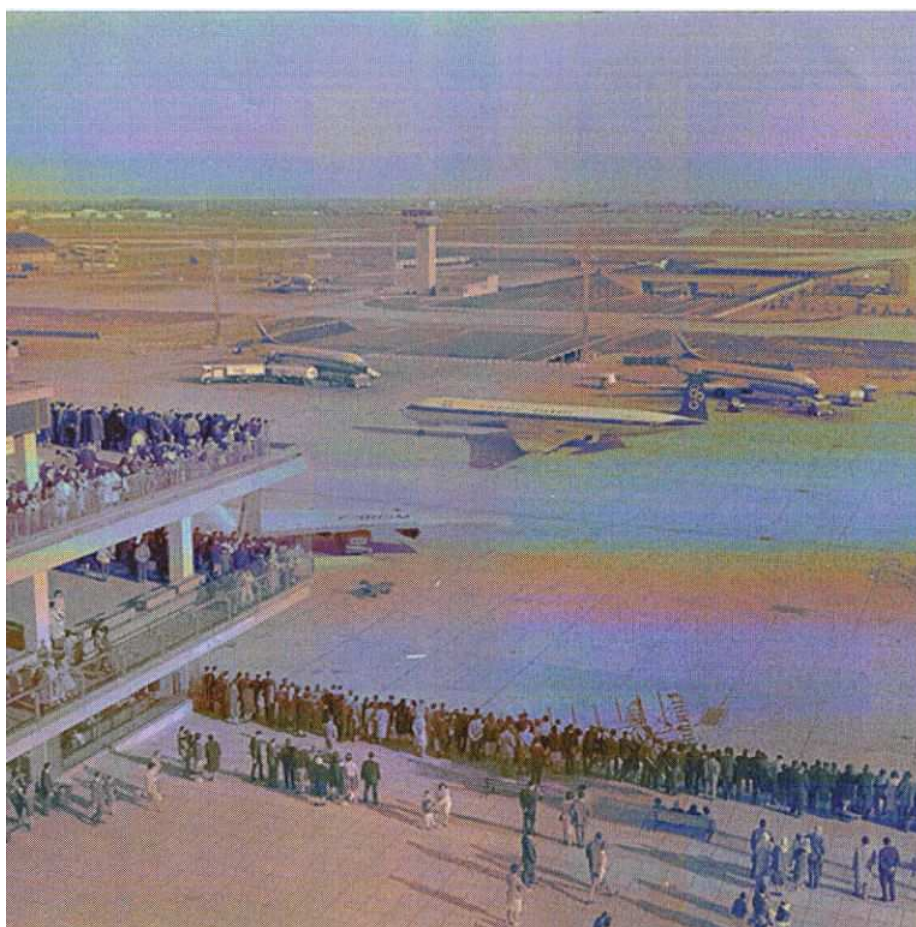
III.5.1.1. Aéroport LaGuardia, Le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority



III.5.1.2. Aéroport LaGuardia, Le spectacle des hydravions, Source Port of New York Authority



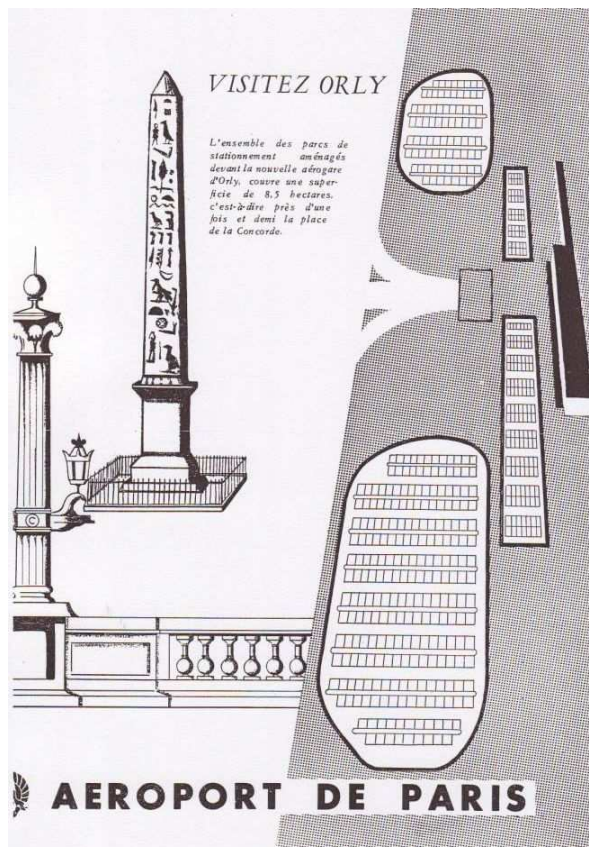
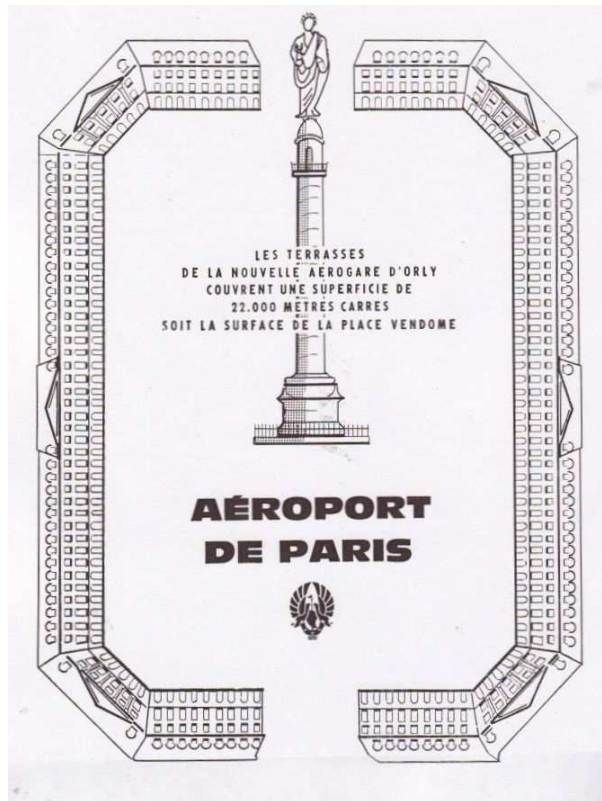
III.5.1.3. Aéroport La Guardia, le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority



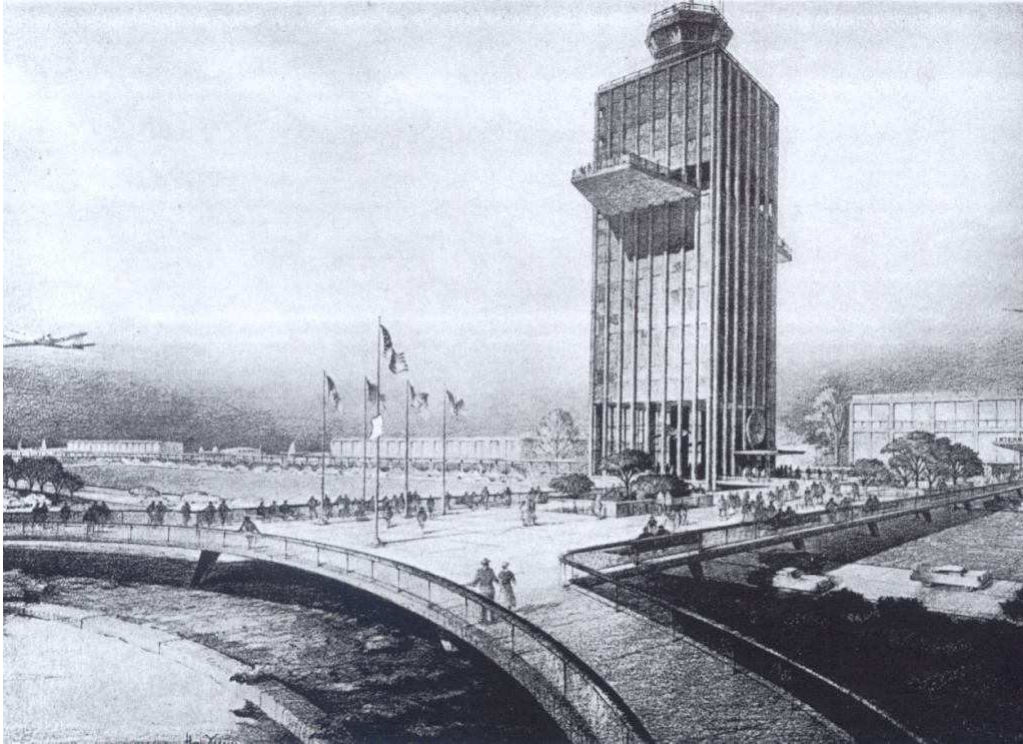
III.5.1.4. Aérogare d'Orly Sud, Terrasses d'observation, Août 1961, Source Bibliothèque Nationale de France



III.5.2.1. Parallèles dimensionnels : *Air Transport Magazine*, N48, Février 1961



III.5.2. Parallèles dimensionnels, Publicités pour Aéroport de Paris, 1961



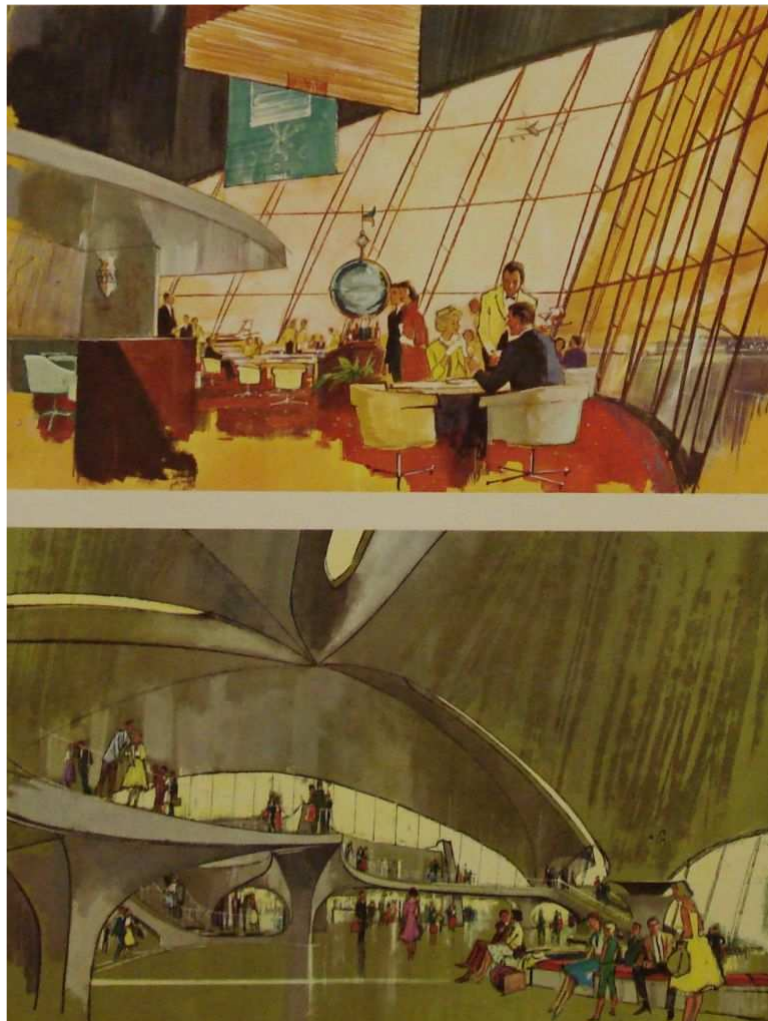
III.5.3.1. Ferriss (Hugh), *Terminal City*, 1955, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York



III.5.3.2. Vue de l'International Arrivals Building avec la plaza centrale, 1958, Sources Port of New York Authority



III.5.3.3. Perspective de la plaza centrale avec jeux d’eaux, Source Archives SOM, New York



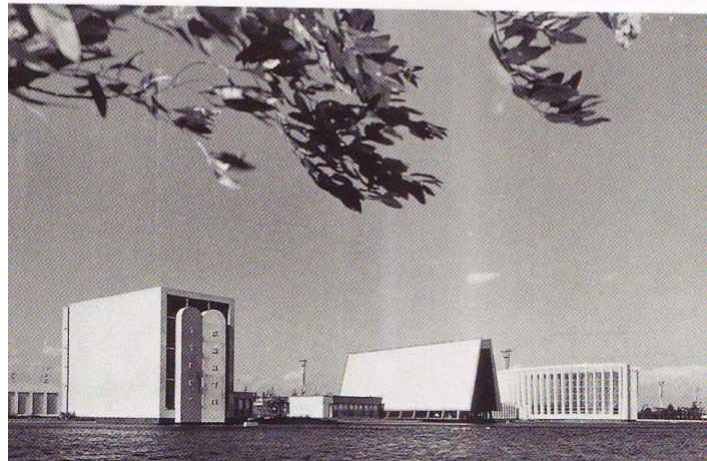
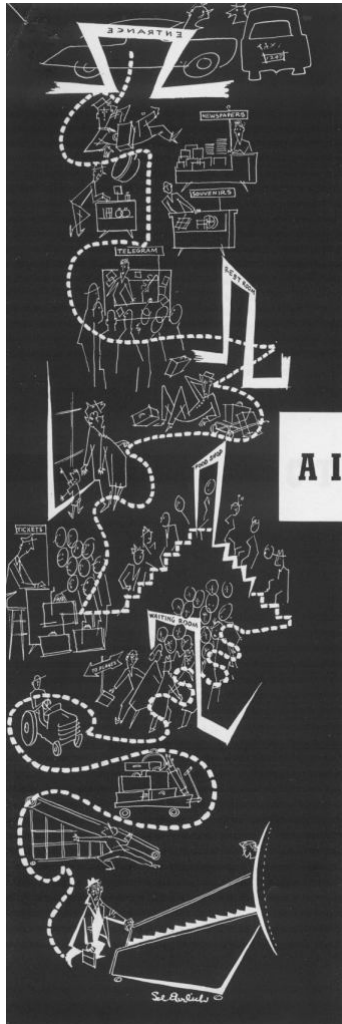
III.5.3.4. Vues du futur Terminal TWA, conçu par Eero Saarinen and Associates, Extrait d’une plaquette *Winged Gateway to the World of Flight*, TWA, 1961, Source Archives Eero Saarinen, Yale University, New Haven.



III.5.4.1. Inauguration d'Orly Sud par le Général de Gaulle, 23 Février 1961, Source Archives Aéroports de Paris



III.5.4.2. Inauguration de l'International Arrivals Building, 1958, Source Port of New York Authority



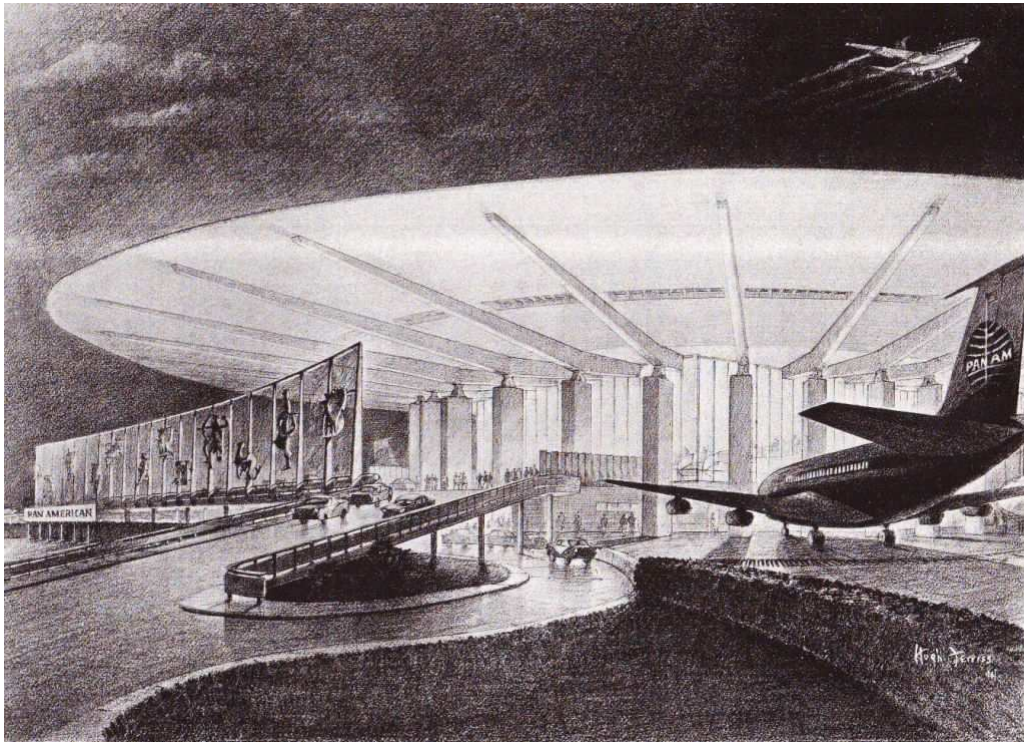
III.5.4.3. Une ville sous un seul toit ; A gauche, Dessin figurant dans « Airport Design », *Architectural Record*, Janvier 1951 ; A droite, en haut, vue de l'International Airport Building ; A droite, en bas, vue des trois chapelles de l'aéroport, donnant sur le plan d'eau de la plaza centrale.



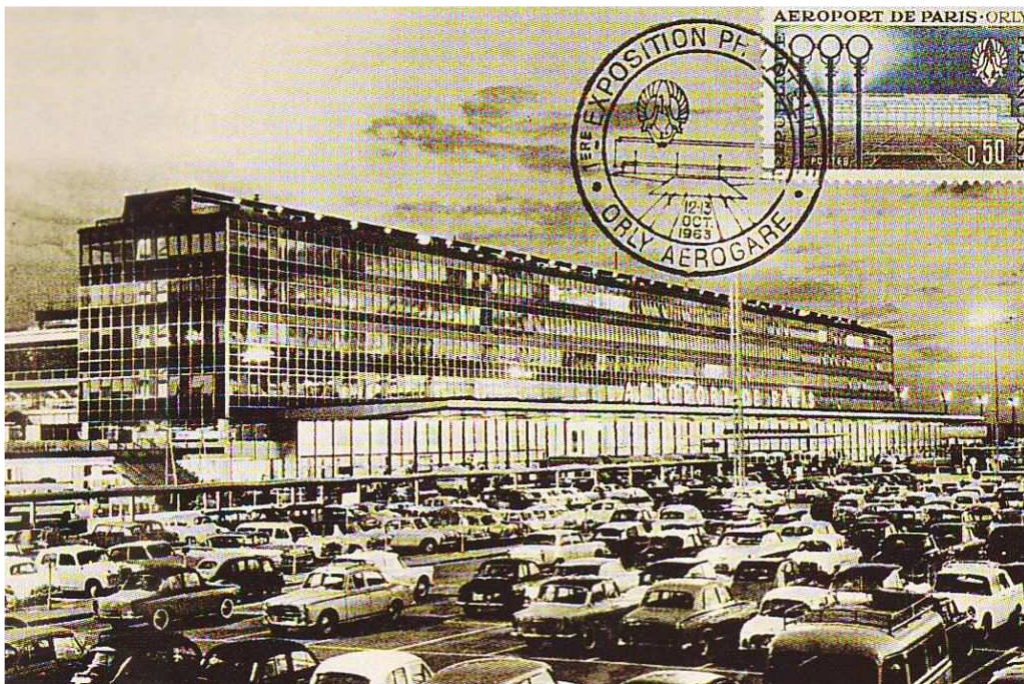
III.5.5. International Arrivals Building, extrait d'une plaquette de présentation du Bâtiment, 1957, Source Archives SOM, New York



Ill. 5.6. Terminal TWA, Architectes Eero Saarinen and Associates, 1962, photos Ezra Stoller



III. 5.7.1. Terminal PAN AM, Architectes Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton, 1958, perspective Hugh Ferriss



III.5.7.2. Orly Sud, 1961, carte postale et timbre special Orly



Ill. 5.7.3. Aéroport de Washington Dulles, 1961, Architectes Eero Saarinen and Associates



III. 5.8.1. Publicité pour les commerces d'Aéroport de Paris, *Paris-Presse Aviation*, N47-48, 1961 Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 103



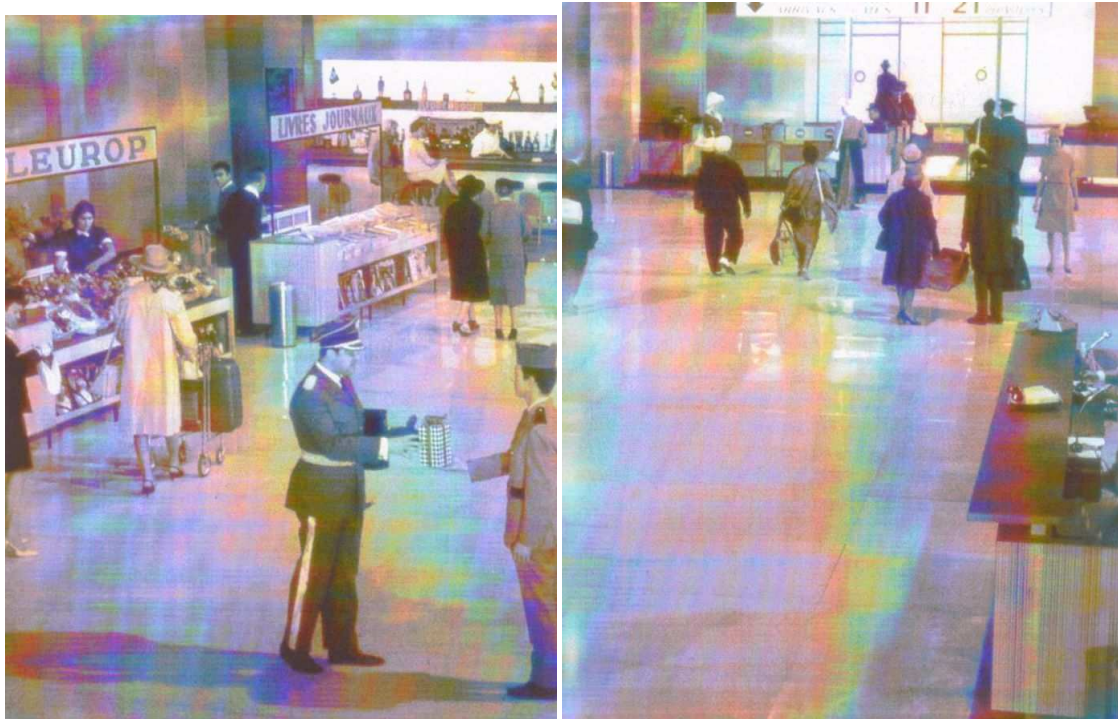
III.5.8.2 L'aérogare d'Orly Sud, ca 1961-1962



III.5.8.2 L'aérogare d'Orly Sud, ca 1961-1962



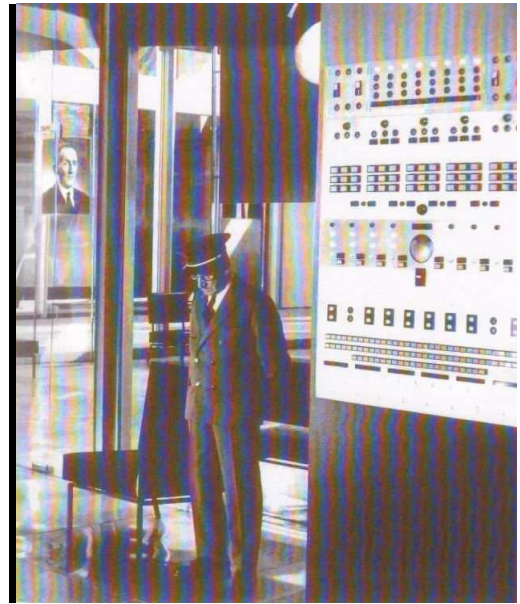
5.8.3. La plaza centrale de l'aéroport d'Idlewild, 1958, Sources Port of New York Authority



III.5.9.1. Tati (Jacques), *Playtime*, Scène de l'aéroport, 1967, Source Les Films Mon Oncle



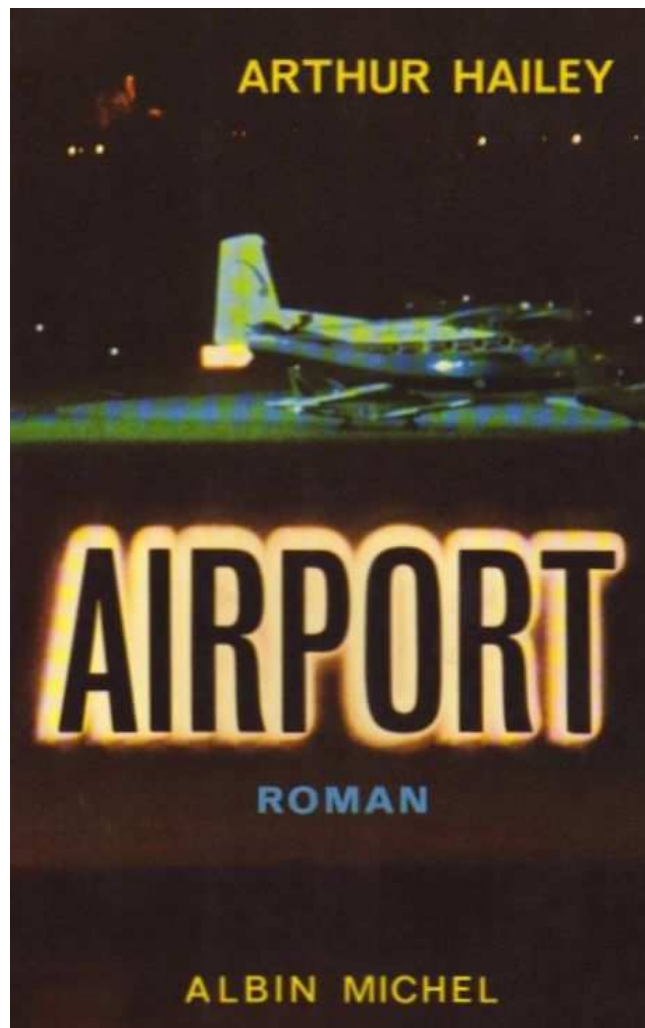
III.5.9.2. Tati (Jacques), *Playtime*, Cahier de la scripte, extrait du découpage de la scène de l'aéroport, et photogrammes de la même scène, 1967, Source Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », *Les Cahiers du Cinéma*, 2002, p39



Ill.5.9.3. A gauche, Orly Sud, Console générale de la nouvelle aérogare, 1961 Source Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre ciel et terre*, Le cherche-midi éditeur, 1995, p117 ; A droite, Tati (Jacques), *Playtime*, La console de l'immeuble de bureaux, Les films Mon Oncle



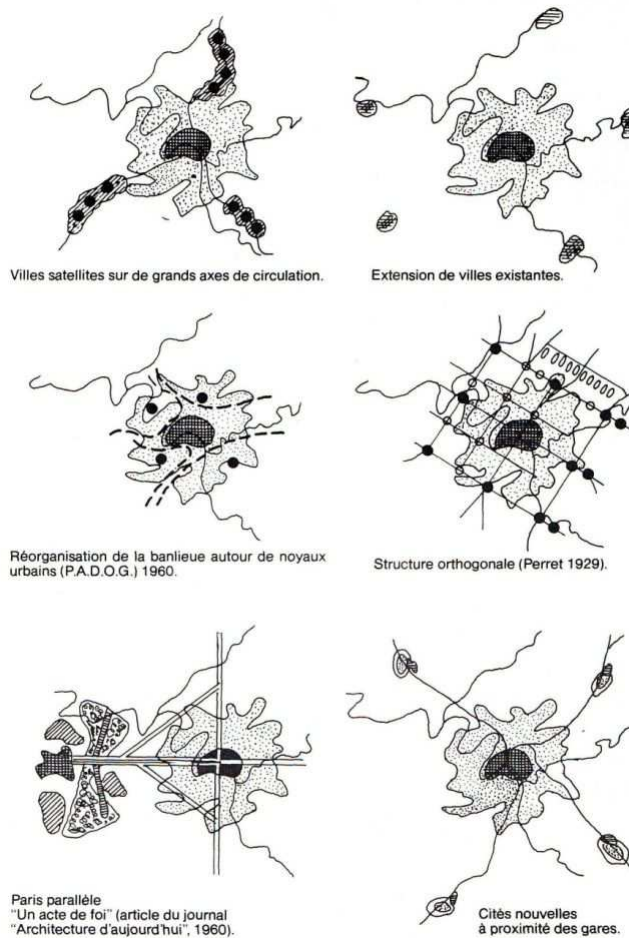
Ill.5.9.4. A gauche, Tati (Jacques), *Playtime*, Monsieur Hulot face aux multinationales, 1967, Les films Mon Oncle ; A droite, Vue du hall livraison bagages de l'International Arrivals Building, Aéroport Idlewild, 1958



III.5.10. Couverture de la première édition du livre de Hailey (Arthur), *Airport*, Chicago, 1968

CHAPITRE VI- LE PROTOTYPE

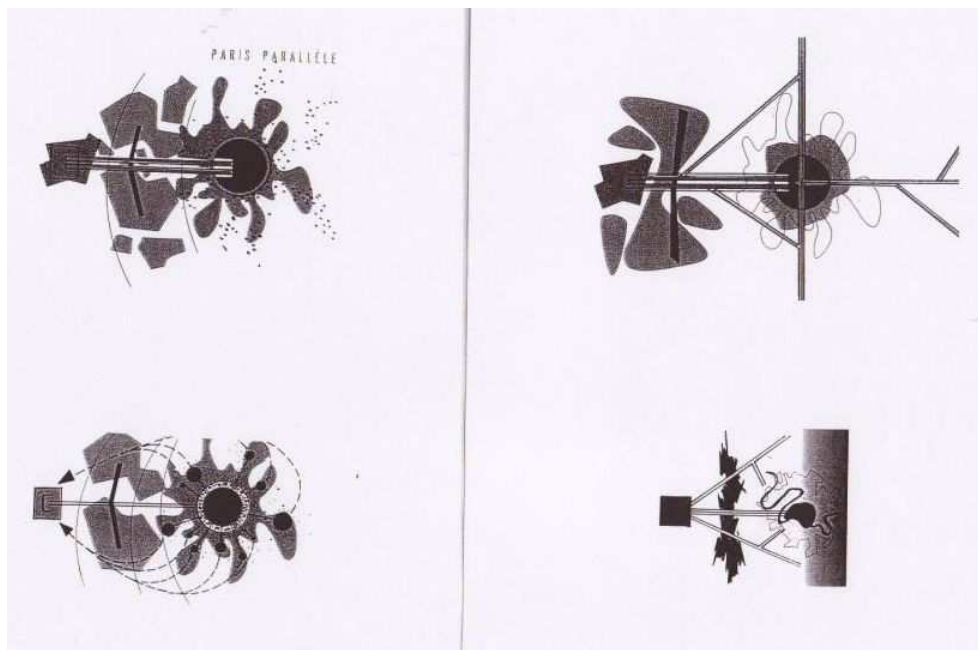
PROJETS POUR PARIS



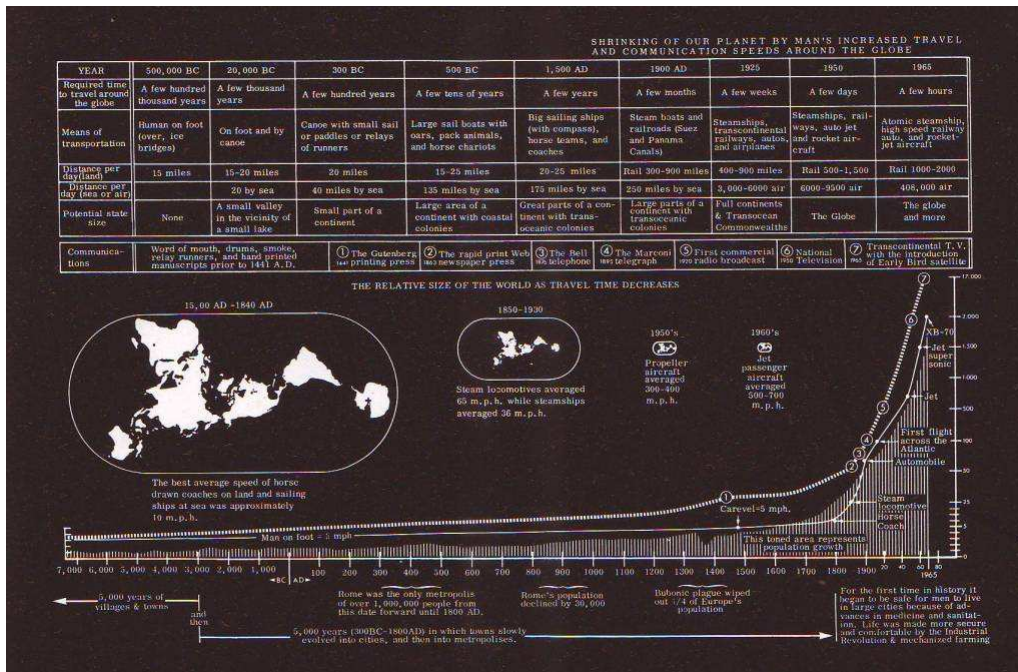
III. 6.1.1. Prospective pour l'avenir de Paris, tel qu'il est imaginé en 1960 (on reconnaît le schéma de Claude Parent et consort, pour les Paris Parallèles), Source Carmona (Michel), *Le Grand Paris : évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, 2 volumes, Bagnaux, 1979



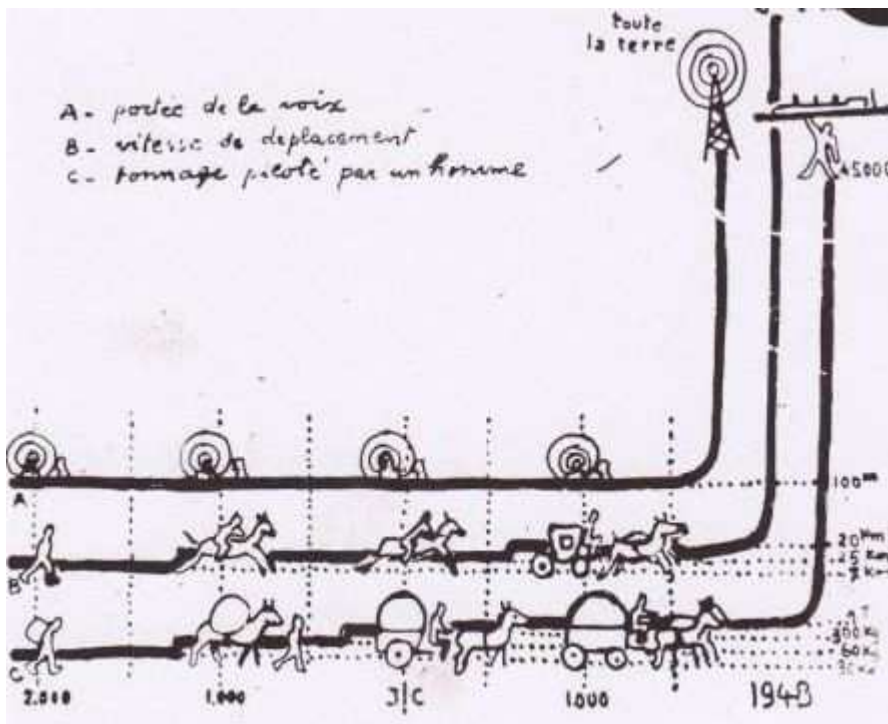
III. 6.1.2. Maymont, « Schéma d'aménagement de la région parisienne », *Les visionnaires de l'architecture*, Construire le monde, 1965, p92



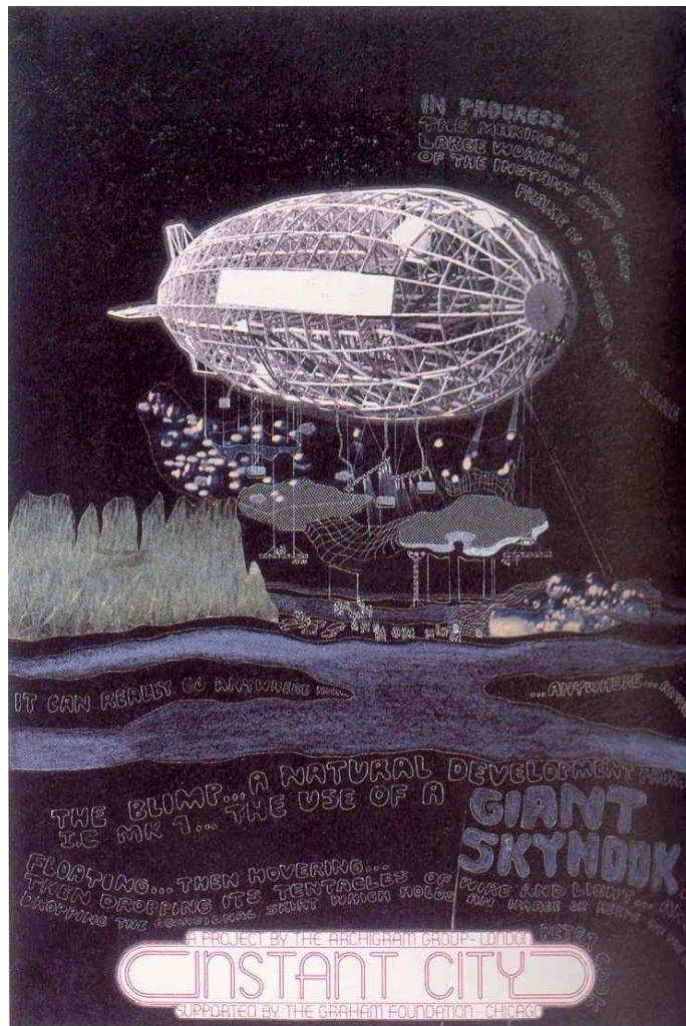
III. 6.1.3. Lods (Marcel), « Paris-Parallèles », 1960, Source Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978), une architecture de l'action*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 1999, Cat 119/a à d



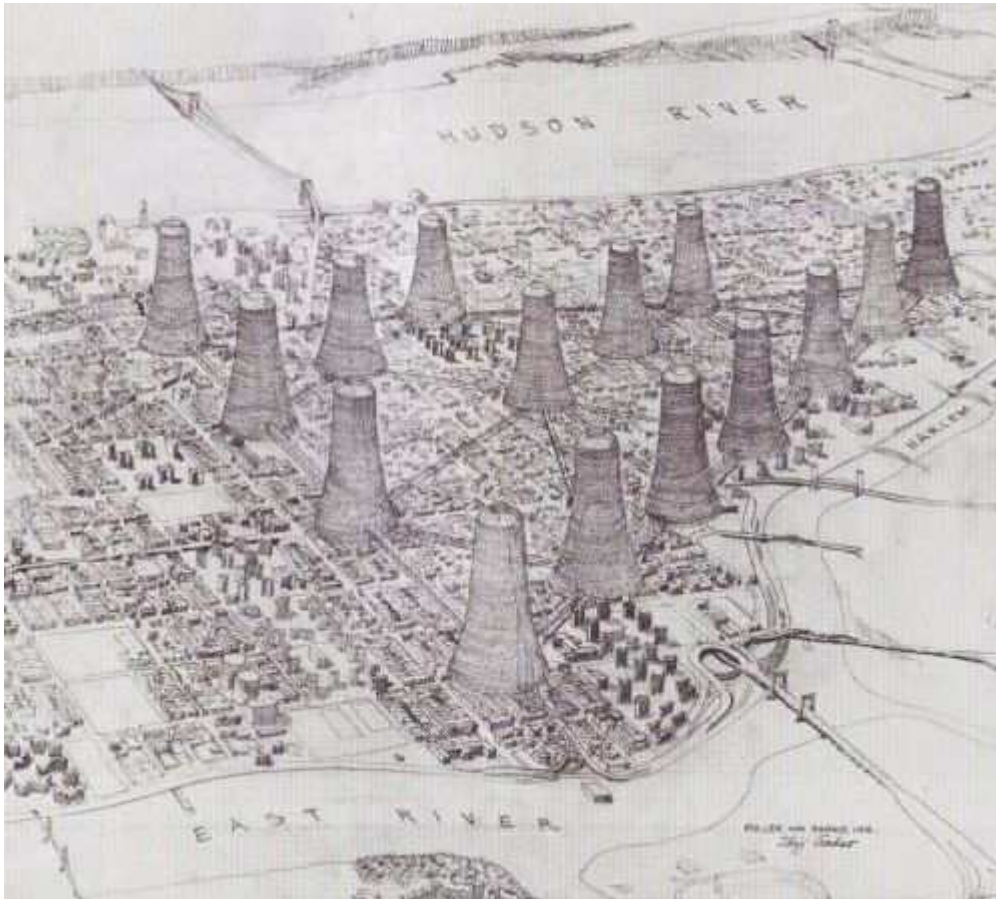
III. 6.2.1. Buckminster Fuller et John Machale, « Comment l'accroissement de la vitesse des transports et des communications autour du globe, rétrécit notre planète », 1963, Source Snyder (Robert), *Buckminster Fuller, Scénario pour une autobiographie*, Editions Images modernes, 2004, p147



III. 6.2.2. Lods (Marcel), « Quelques courbes indiquant la cassure de notre époque par rapport à l'évolution des choses au cours des époques précédentes... », Source Archives Marcel Lods, IFA



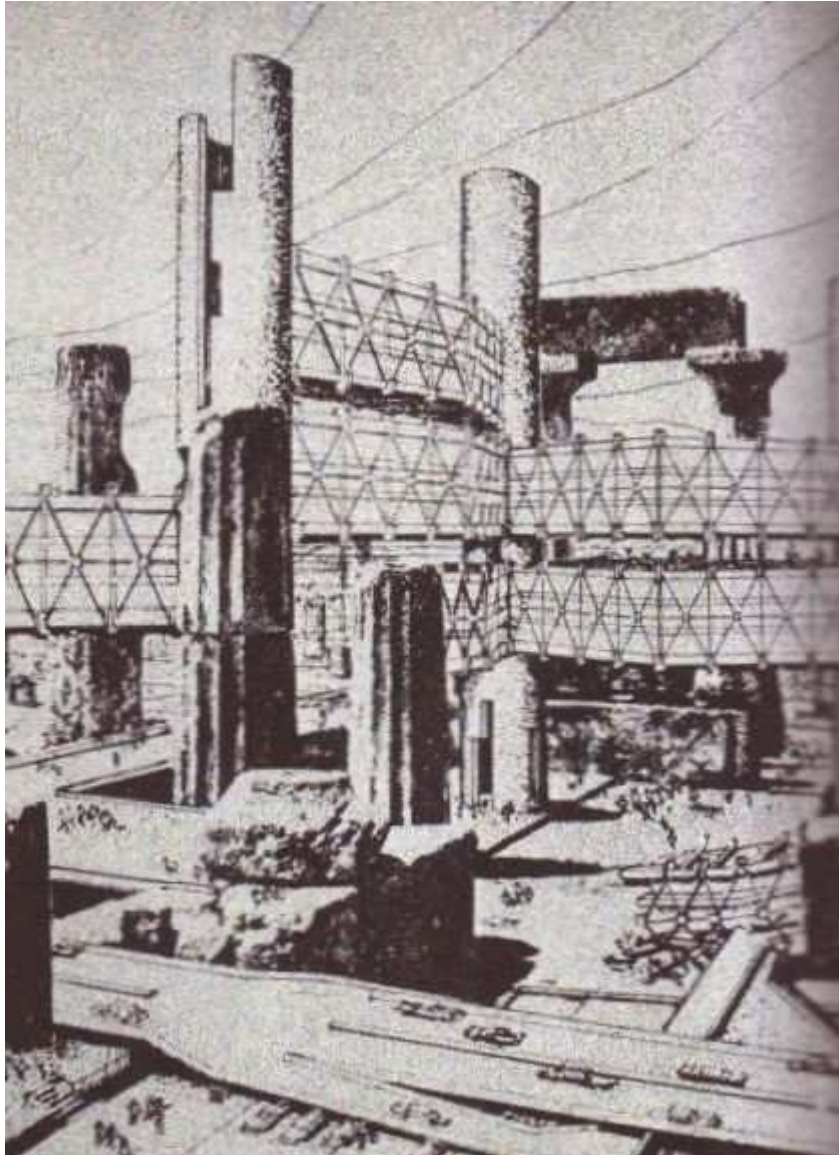
III. 6.3. Archigram, *Instant City*, 1968-1970, Source FRAC Centre, Orléans



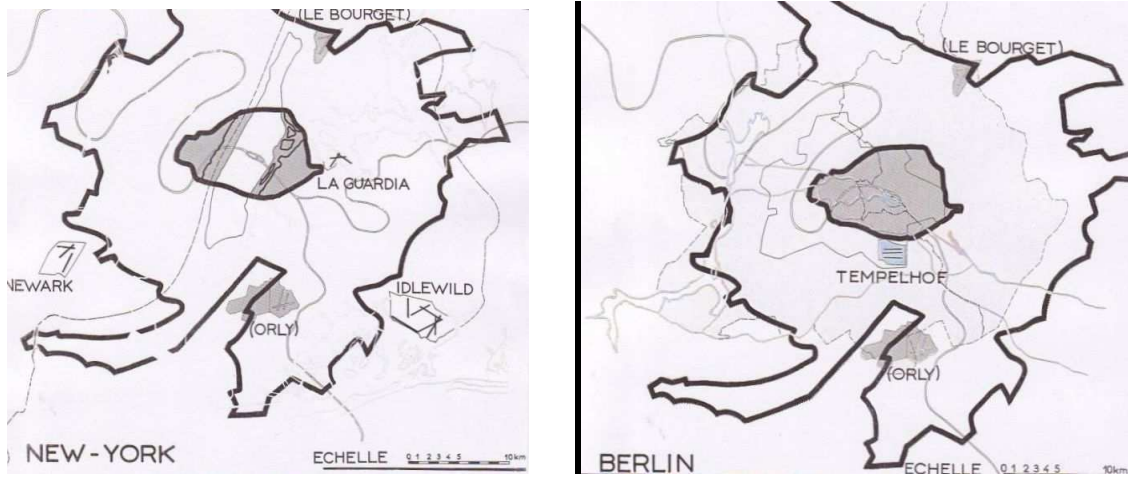
Ill. 6.4. Maymont (Paul), Projection des îles « flottantes » à New York, 1960



Ill. 6.5. Friedman (Yona), *Spatial City*, *Projet*, 1958-1959, Source *The Howard Gilman Collection*, The Museum of Modern Art, New York



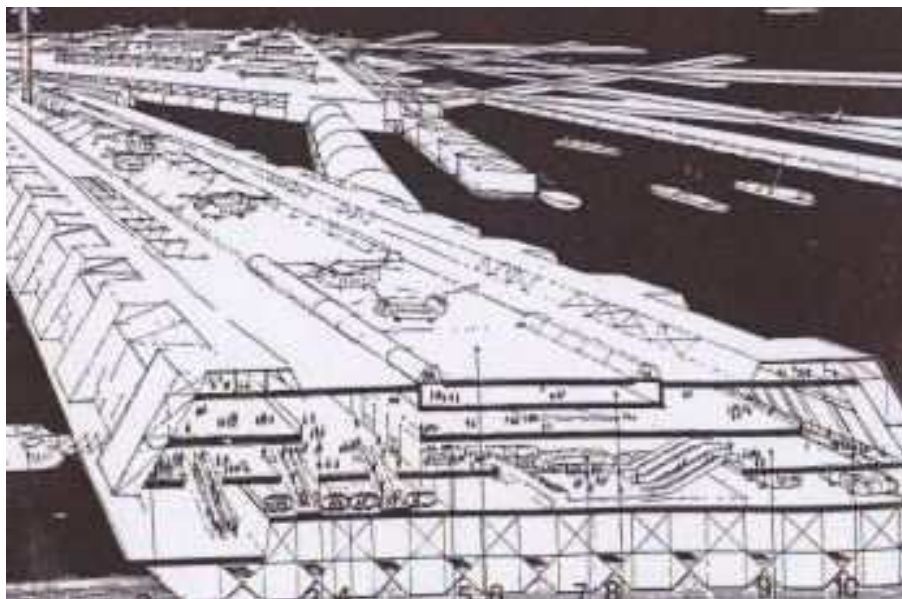
III. 6.6. Isozaki (Arata), *City in the Air*, 1962, Source Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, Le futur de l'architecture, 1950-1970*, Editions de La Villette, 2004, p156



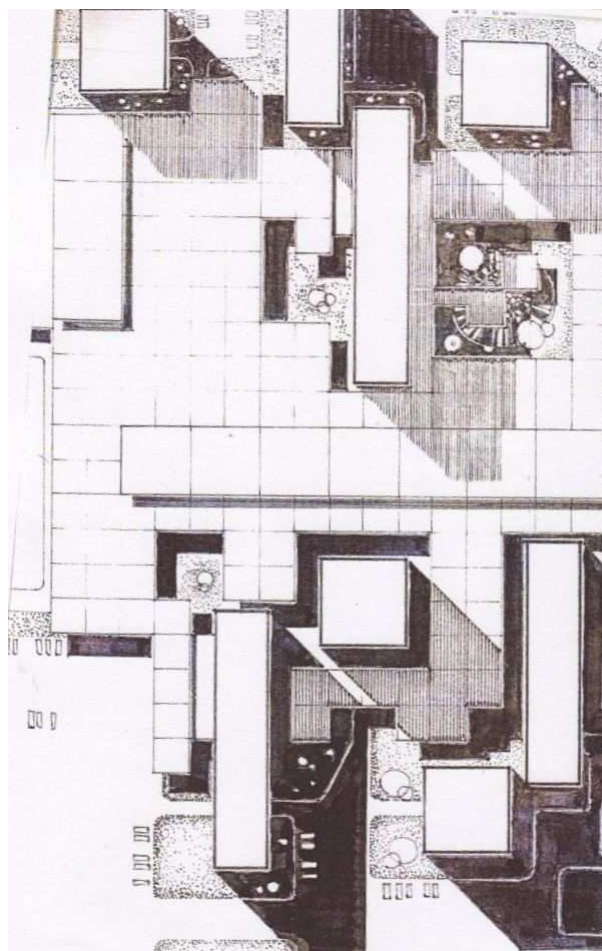
III.6.7. Pages figurant la superposition des aéroports New-Yorkais et Berlinois sur la géographie parisienne, dans le document de Cot (Pierre-Donatien), « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 Mars 1959, Source Archives Aéroports de Paris



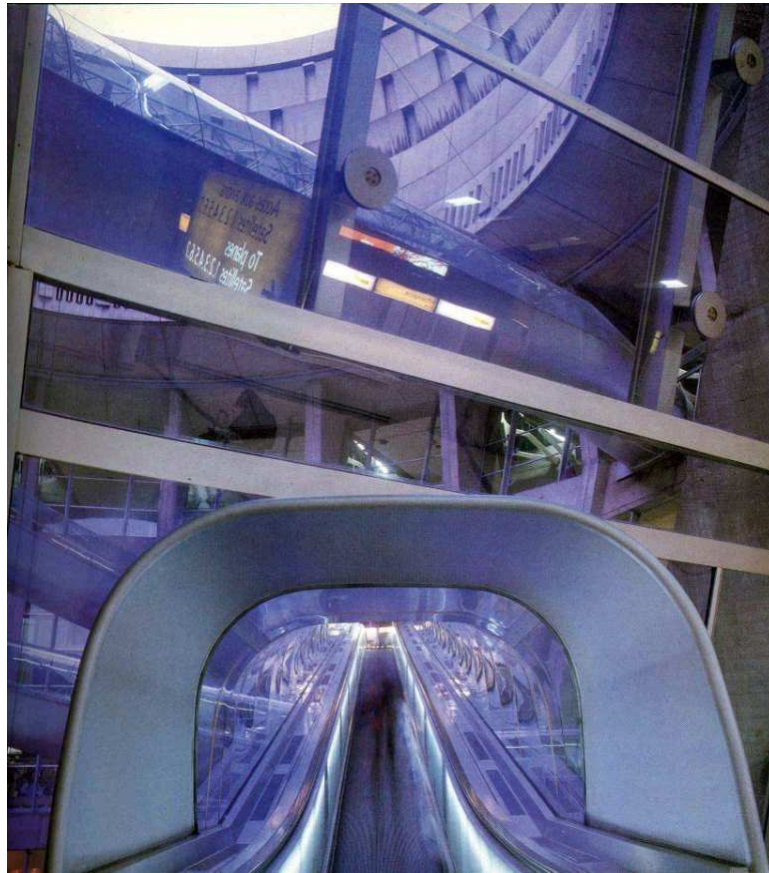
III.6.8.1. Blanc (Dimitra et Michaël), « Proposition pour le futur aéroport de New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p87



III.6.8.2. Gallighio (Charles D.), « Ocean Airport, New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p89

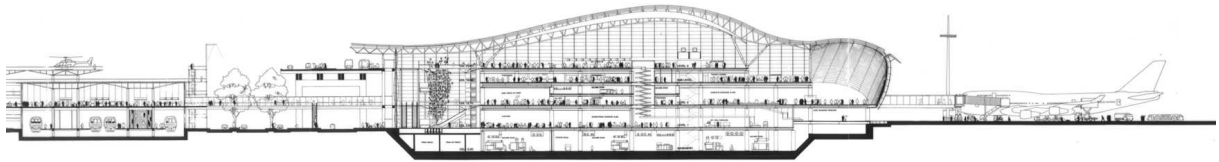


III.6.9. Andreu (Paul), Bachelez (Pierre), en collaboration avec Parent (Claude), « Etude préliminaire de l'unité centrale », 1973, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 38

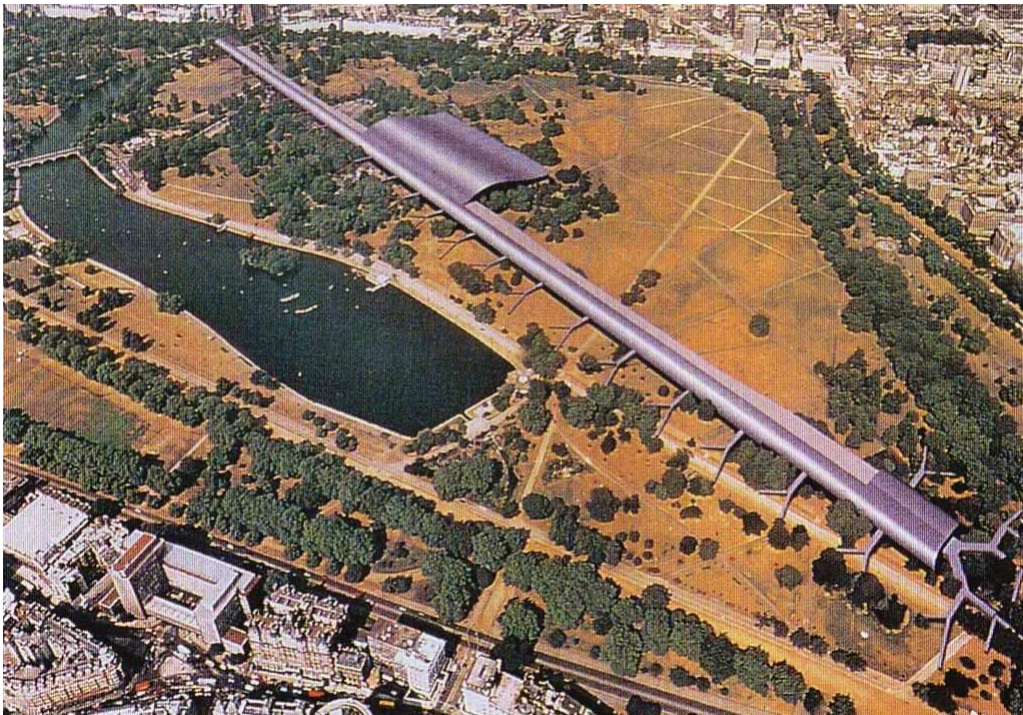


III.6.10. Roissy 1, 1974, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris

CHAPITRE VII- LA MUTATION



Ill.7.1.1. Coupe transversale sur l'aérogare du Kansai, Aéroport d'Osaka, 1994 (Architectes Renzo Piano Building Workshop, Renzo Piano et Noriaki Okabe), Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLS, 28 Octobre 2004



Ill.7.1.2. Photomontage de l'aérogare du Kansai dans Hyde Park, Londres, réalisé par Ove Arup, Source Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, volume 3, Phaidon Press, 1997



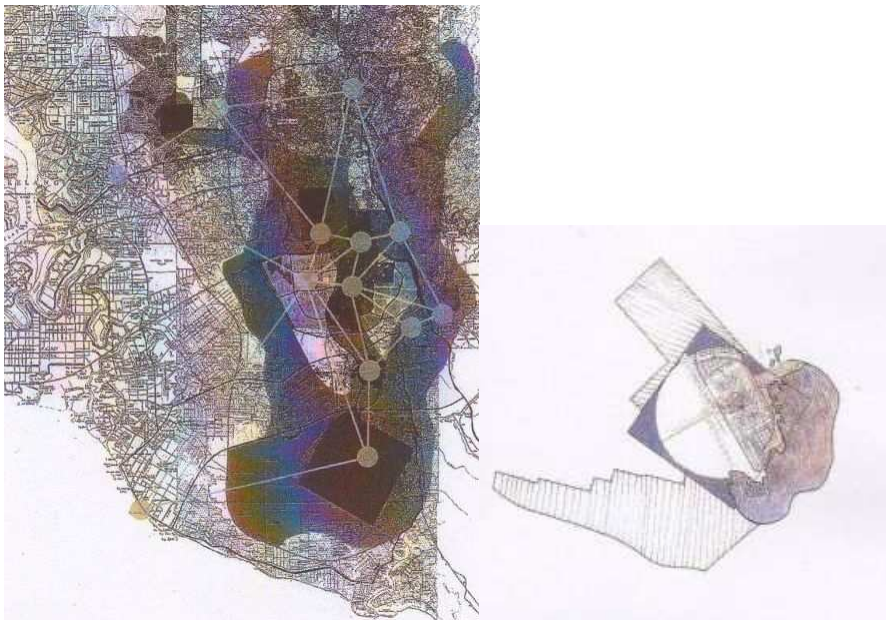
Ill.7.1.3. L' « arrimage » de l'aéroport au continent. Vue de Rinku Town, et du pont la reliant à l'île aéroportuaire, Source site de la préfecture d'Osaka, www.pref.osaka.jp



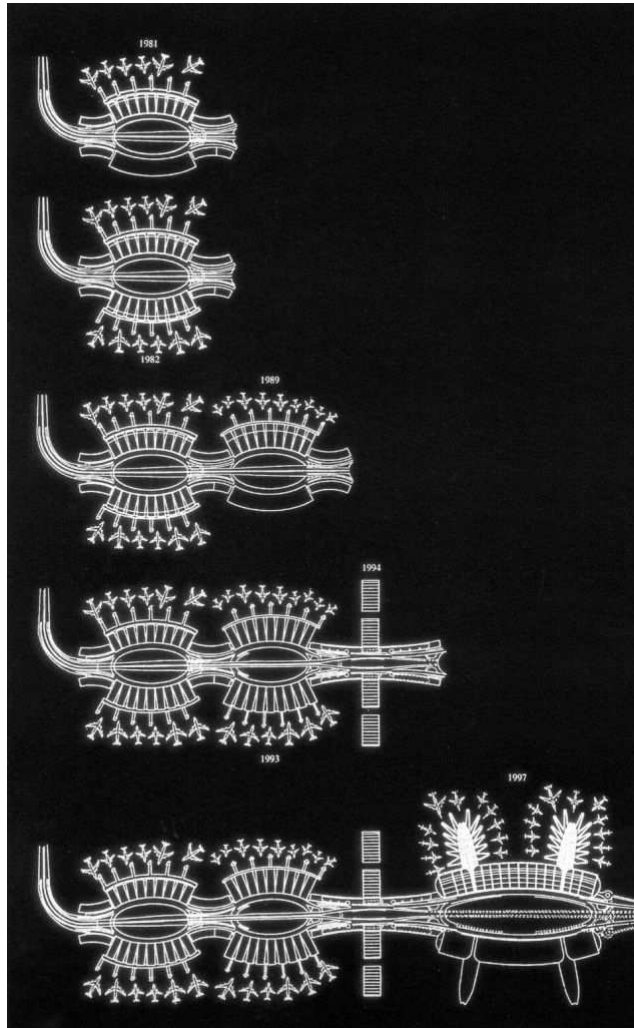
Ill.7.2.1. Terminal d'embarquement, de l'aéroport de Kuala Lumpur (Architecte Kisho Kurokawa), Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p57



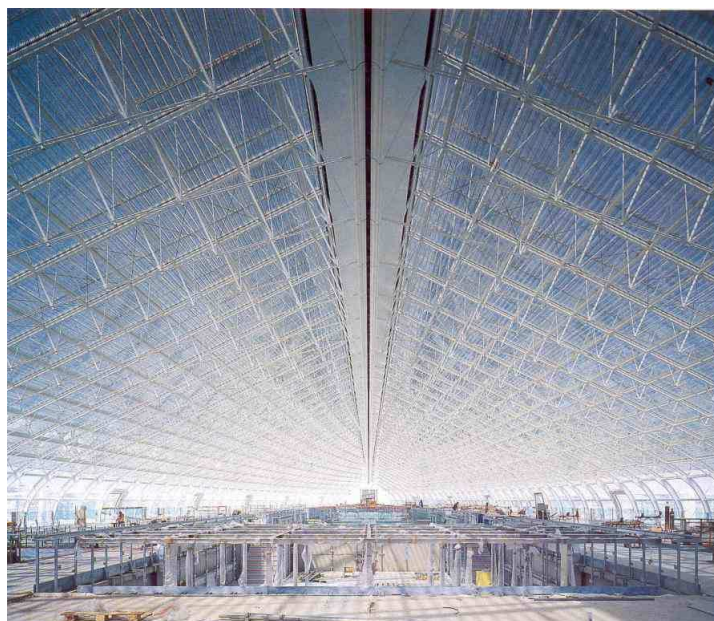
III.7.2.2. Aéroport de Kuala Lumpur, A gauche, vue aérienne du complexe aérogare, Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p56 ; A droite, Vue perspective de l'intérieur, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149



III.7.2.3. Aéroport de Kuala Lumpur. A gauche, Rayonnement de l'aéroport dans l'ensemble du réaménagement de la région de Kuala Lumpur ; A droite, Plan d'ensemble de l'aéroport, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149



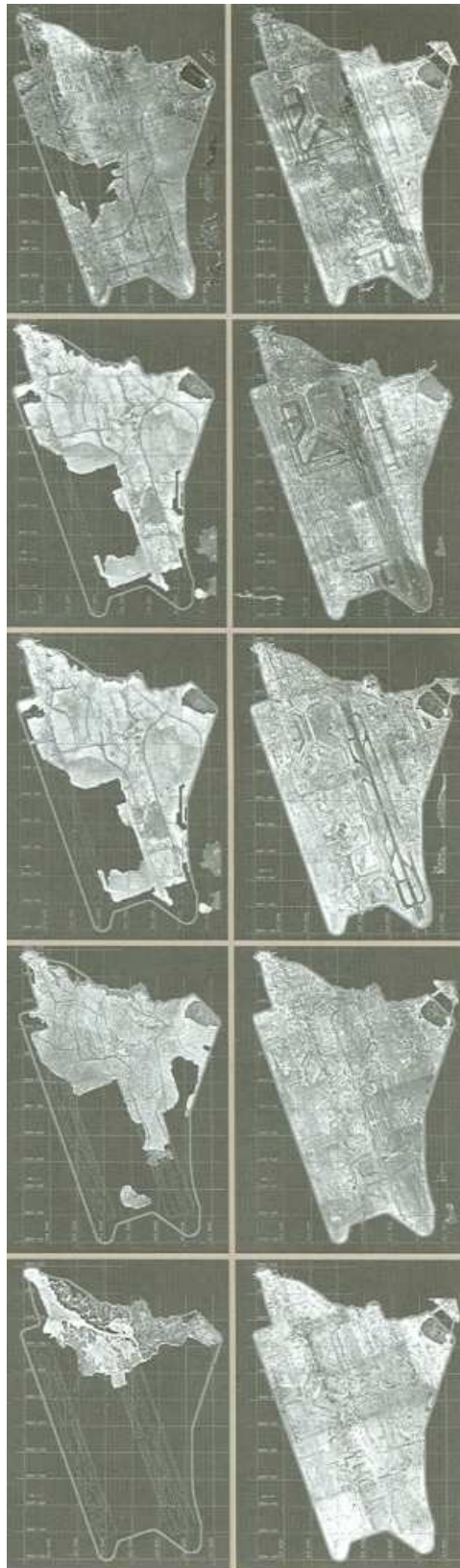
III.7.3.1. Aéroport de Roissy 2, Structure évolutive d'addition des modules, 1997, Source Aéroports de Paris



III.7.3.2. Aéroport de Roissy, Aérogare 2F, 1997, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris



III.7.3.3. Aéroport Kennedy, New York, III.7.3.3. Schéma de principe pour le projet de terminal central, 1980-1985, Source Port of New York Authority



III.7.4.1. Aéroport de Hong Kong, Etapes de l'aménagement de l'île de Chep Lap Kok, achevé en 1998



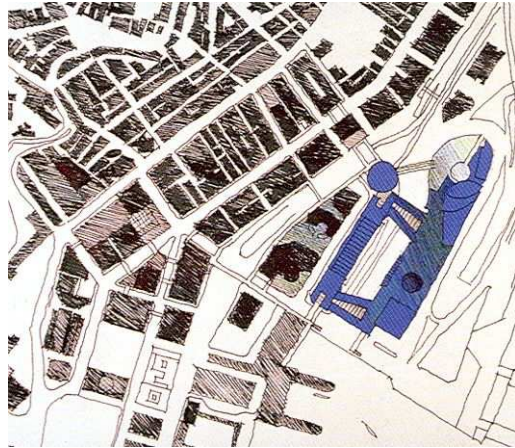
III.7.5. Aéroport du Kansai, « 3 vues de l'île artificielle de 511 hectares durant son édification, sur laquelle fut construit le bâtiment du terminal de l'Aéroport international de Kansai », Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLS, 28 Octobre 2004



III.7.6.1. Hong Kong, « The New Airport in Central », Promotion du métro reliant le nouvel aéroport de Chep Lap Kok à l'aérogare de centre ville, Photo Laurent Guttierrez et Valérie Portefaix



III.7.6.2. « Hong Kong's Port and Airport Development », Implantation des projets induits par l'aménagement de l'aéroport, 1991



III.7.6.3. Hong Kong, Aéroport de centre ville et International Finance Center, plan du « superbloc » dans la ville et vue des intérieurs.



III.7.7.1. Hong Kong, Création des terrains pour la deuxième aéroport de centre ville, située à Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157



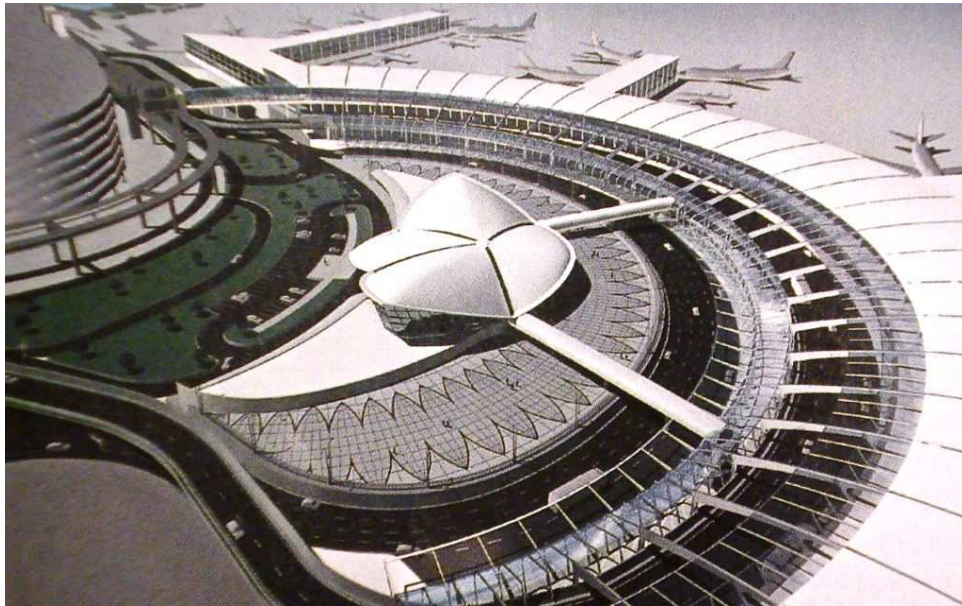
III.7.7.2. Farrell (Terry), vue du futur complexe de l'aéroport de centre ville de Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157



III.7.8. Publicité pour la privatisation d'Aéroports de Paris, 2006



III.7.9. Aéroport de Berlin- Tempelhof, « Airlift Park », Paysagiste Bernd Albers, 1998, Source Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005, p217



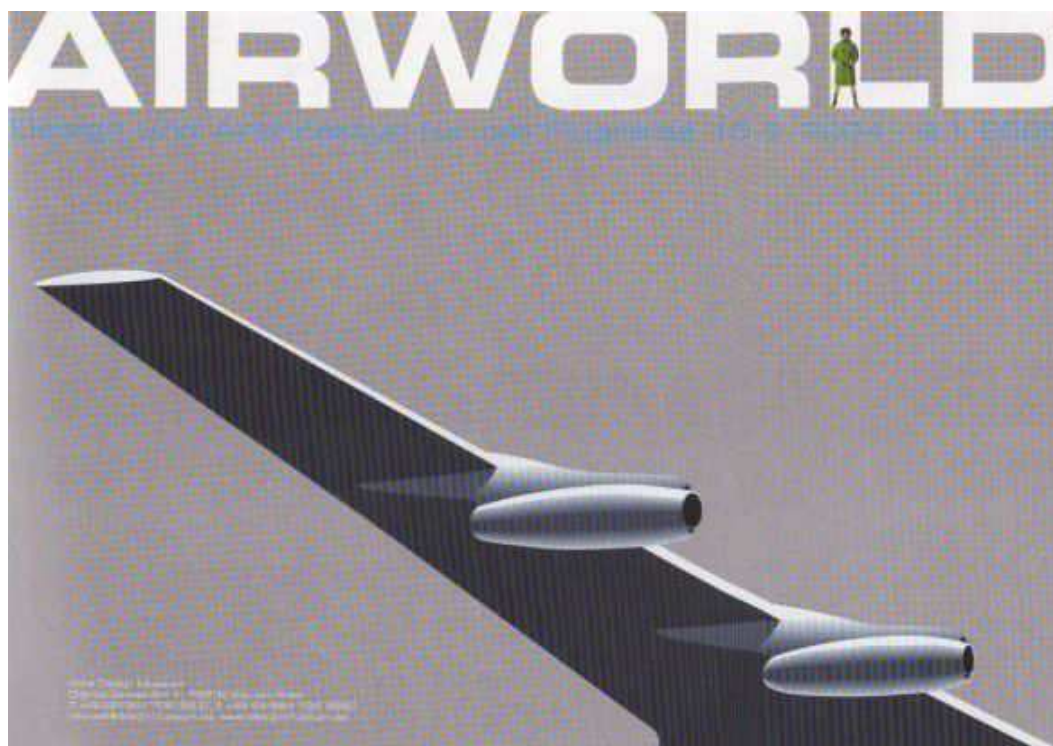
III.7.10.1. Proposition d'aménagement du Terminal 5, Port of New York Authority et JetBlue, Arch. Nicholas Bodouva and Associates, 2001



III.7.10.2. « Terminal 5 : Now closed », image figurant sur le site Internet de l'exposition Terminal 5



III.7.10.2. Exposition « Terminal 5 » (Commissaire Rachel K.Ward), Photo David F.Gallagher, 2004



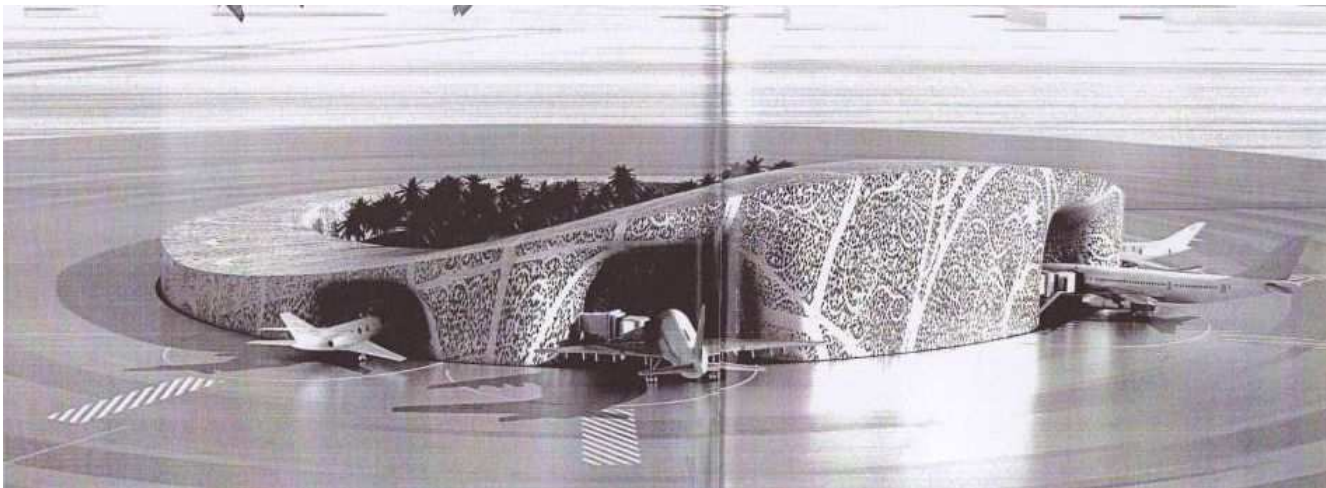
III.7.11. *Airworld*, Exposition au Vitra Design Museum, 2004



III.7.12.1. Aéroport de Stansted, Londres, Architecte Norman Foster



III.7.12.2. Aéroport de Learmonth, Exeter, Australie, Architecte Jones Coulter Young, Source Pearlmann (Hugh), *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Laurence King Limited, 2004, p177



III.7.12.3. Koolhaas (Rem), "Nouvel aéroport à Djeddah", 2005, Source « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, N134-135, Juin 2007, pp304-317



III.7.12.4. Massaud (Jean-Marie), Projet de dirigeable Hôtel, 2006, Source site www.massaud.com

TABLE DES ILLUSTRATIONS

CHAPITRE I – LA NARRATION

- Ill.1.1. Les tribunes de Bétheny, Août 1909. Source *Le livre d'or de la conquête de l'air*, 1909
- Ill.1.2. Léon Gimpel, « Les tribunes de Bétheny comme les voyait Hubert Latham quand il volait à 150 mètres d'altitude », *L'Illustration*, 4 septembre 1909, p162
- Ill.1.3. Vol de Wilbur Wright à New York, depuis la Governors' Island jusqu'à la tombe du general Grant, soit 32 kilomètres, 4 septembre 1909. Source « Les frères Wright », *Icare*, N147, 1993-1994, p92
- Ill.1.4. La couverture des célébrations de Hudson-Fulton à New York, par le *Harpers Weekly*, en Octobre 1909 ; Revue *Harpers Weekly*, New York: *Three hundred years later*, 2 Octobre 1909, p1; *A new kind of gull in New York Harbour*, 9 Octobre 1909, p1; *Wilbur Wright's amazing flight*, 16 Octobre 1909, p1
- Ill.1.5.1. Jacques-Henri Lartigue, « André Dubonnet vole au-dessus de Paris », 23 Avril 1910, publié dans *La vie au Grand air*, Source Bibliothèque Nationale de France
- Ill.1.5.2. Double page de *La vie au Grand Air*, 10 Février 1912, Source Bibliothèque Nationale de France
- Ill.1.6.1. Albert Robida, « La sortie de l'Opéra en l'an 2000 », *L'Album*, 1901
- Ill.1.6.2. A gauche, Albert Robida, Sans légende, *Le Vingtième siècle, La vie électrique*, GDecaux Editeur, 1892 ; A droite, Albert Robida, « Tous ensemble, les gros et les petits aérocares de guerre s'élancèrent dans le vide, au bruit assourdissant de leurs moteurs. » Dessin original pour Giffard (Pierre), *La guerre infernale*, 1908
- Ill.1.7. Biedermann, "Pictorial forecast of the City", approved by Andrew H Green, HH Ykeland, John B Mc Donald, 1899, publié dans *The New York World*, 30 Décembre 1899
- Ill.1.8. Eugène Hénard, « Le Champ de Mars et la galerie des Machines. Le parc des sports et les grands dirigeables », Fascicule 4, *Etudes sur les transformations de Paris*, 1904, p116
- Ill.1.9. Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », Publié dans *L'Architecture*, 12 Novembre 1910, p387
- Ill.1.10. Harry M. Pettit, "The Cosmopolis of the Future", Couverture de *King's Dreams of New York*, 1908
- Ill.1.11. Richard W. Rummel, "Future New York is preeminently the City of Skyscrapers", *King's Views of New York*, 1911
- Ill.1.12. Paul, "How you may live and travel in the city of 1950", date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:1, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- Ill.1.13. Farr, « In the year 2000, saying it with architecture for the tourists », date inconnue (avant 1914), Archives HW Corbett, Box 4:2, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York

Ill.1.14. Dart (Harry Grant), « What's to hinder », *Life*, 1910, publié in Corn (Joseph) et Horrigan (Brian), *Yesterday's tomorrows, Past visions of the American Future*, The John Hopkins University Press, 1984, pp4-5

CHAPITRE II – LA REFORME

Ill.2.1. Jacques Lambert, Illustrateur, d'après Auguste Perret, « L'avenue des Maisons-tours, publié dans *L'Illustration*, 12 Août 1922

Ill.2.2. Le Corbusier, « Ville contemporaine de 3 Millions d'habitants », 1922, Fondation Le Corbusier

Ill.2.3. Hugh Ferriss, *Metropolis of Tomorrow*, 1929, publiés in *The Metropolis of Tomorrow*, Ed.Ives Washburn Publisher, 1929; Le dessin de gauche a été commandé pour illustrer un article de Raymond Hood, "New York's Skyline will climb much Higher", *Liberty*, 10 Avril 1926

Ill.2.4.1. Richard Buckminster Fuller, "One Ocean World Town plan", d'après *4D Timelock*, 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California

Ill.2.4.2. Richard Buckminster Fuller, "Station polaire en Arctique", 1928, R. Buckminster Fuller Papers, Department of Special Collections, Stanford University Libraries, Stanford, California

Ill.2.5. Hugh Ferriss, *Project of a highway between New York and Boston, planned by Andrew Reinhard and Henry Hofmeister*- Publié dans *The New York Herald Tribune*, 1^{er} Octobre 1933, Section VI, part II

Ill.2.6. Harvey W. Corbett (en haut à gauche), Hugh Ferriss (en haut à droite), Raymond Hood (en bas), "New York of the Future", *Creative Art*, N9, Août 1931

Ill.2.7. Fragment du projet de tracé de l'autoroute de l'est, Extrait du Projet d'aménagement de la Région Parisienne (PARP) dit Plan Prost, 1934

Ill.2.8.1. Martin Beck, "Airplane platform over a building", », Beaux Arts Institute of Design (BAID), 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.8.2. Raymond P. Hughes, "Airplane landing over a bridge", », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.8.3. Harry Brainerd et A. Hammarberg, « Airplane landing over docks », BAID, 1925, publié in *American City*, N34, Février 1926, pp187-190

Ill.2.9. André Lurçat, « AéroParis, projet d'un aéroport relais sur la Seine », Paris, 1932, Source Archives Lurçat, Institut Français d'Architecture (IFA)

Ill.2.10. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'emplacement de l'exposition, 1932, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref E32

Ill.2.11. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Palais des expositions, concours OTUA-Prévision d'un aéroport, 1934, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA, Ref F3363

Ill.2.12.1. Harvey Corbett et Francis Keally, "Airport of the future", publié dans *Architectural Forum*, Janvier 1930, pp71-74

Ill.2.12.2. Hugh Ferriss, "Airport of tomorrow", Publié dans *American Architect*, Janvier 1930, p67

Ill.2.12.3. Richard Neutra, « Terminals ? – Transfers », publié dans *Architectural Record*, Août 1930, pp99-104

Ill.2.13.1. Francis Keally, "Suggested airport over railroad tracks between Pennsylvania Station and Hudson river", publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494

- III.2.13.2. Francis Keally, “Suggested circular landing field surrounded by hangars and Airplane Parking Space”, publié dans *Architectural Record*, Mai 1929, p494
- III.2.14. “Aerial Survey of Manhattan Island”, 4 Août 1921, *Fairchild Aerial Camera Corporation*, Library of Congress, Washington, DC. Source Cohen (Paul E.) and Augustyn (Robert T.), *Manhattan in maps, 1527-1995*, Rizzoli, 1997, pp156-157.
- III.2.15.1. Projet de “Queens Central Airport”, Regional plan of New York and its environs, in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931
- III.2.15.2. « Important airports, existing and proposed, that would serve the Metropolitan center », in Adams (Thomas), *The Building of the city*, Vol 2, New York, 1931, pp265-273
- III.2.16.1. Henry J. Gielow, d’après l’idée de Edward R. Armstrong, « Seadrome », publié dans *American Architect*, N138, Décembre 1930
- III.2.16.2. Carte mondiale des seadromes, Source Musée de l’Air et de l’Espace du Bourget, Ref 4B9576
- III.2.17. Marchi (Virgilio), “Ville futuriste”, Berlin, Technische Universität, cabinet des dessins, 1919
- III.2.18. Tullio Crali, « Aéroport », 1931, Source Collection Crali, Milan
- III.2.19. Erich Kettelhut, Esquisses pour la Tour de Babel, *Metropolis*, 1924-1927, Sources Stiftung Deutsche Kinemathek, Berlin
- III.2.20.1. Hugh Ferriss, « Gratte-ciel Hangar dans une métropole », publié dans *American Architect*, Janvier 1931
- III.2.20.2. “Today, tomorrow, America Tomorrow” - Extrait d’un article de Frank Lloyd Wright, publié dans *American Architect*, Mai 1932. Illustration d’Ernest Born.

CHAPITRE III – L’EMBLEME

- III.3.1. En haut : Terminal PAN AM de l’aéroport de Miami, 1928 (démoli depuis)
En bas : Vue intérieure de la salle d’attente de l’aéroport de Washington, 1930 (démoli depuis)
Source Zukowsky (John), *Building Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996
- III.3.2. Projet pour la compétition du Beaux Arts Institute of Design (BAID),
« An air terminal for the city of New York », *BAID*, Octobre 1931
- III.3.3.1. Lehigh Airport Competition ; A gauche, projet lauréat de ACZimmerman et WHHarrison; A droite, projet refusé mais signalé de H.Altwater, 1930, Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990
- III.3.3.2. Lehigh Airport Competition, projet de C.Gifford Rich, 1930, Source Lehigh Portland Cement Company, *American Designs*, American Institute of Architects Press, New York, 1990
- III.3.4. Royer (Jean), Proposition pour un nouvel aéroport à Paris, publié dans *Les ailes*, 24 décembre 1931, N549
- III.3.5.1. Exposition de New York 1939, « The city of Tomorrow », maquette géante vue d’un balcon circulaire, Périsphère, concepteur Henry Dreyffus. L’aéroport occupe le terrain cerné par un cercle, en bas à gauche, Source Columbia University
- III.3.5.2. Exposition de New York 1939, Vue perspective du projet d’exposition avec le futur aéroport en haut à droite, Source Columbia University

- III.3.5.3. New York, exposition de 1939-1940, Vision de la Democracy, *La ville de demain*, dans le Périsphère, Source Columbia University
- III.3.5.4. Le maire Fiorello La Guardia présentant la maquette de l'exposition, 1939, Source Columbia University
- III.3.5.5. La Guardia coupe le ruban de l'inauguration du nouvel aéroport de North Beach, qui sera renommé peu de temps après, LaGuardia. Robert Moses est à ses côtés, 15 octobre 1939, d'après Kessner (Thomas), *Fiorello H. La Guardia and the Making of Modern New York*, McGraw-Hill Publishing Company, 1989, p364
- III.3.6. Urbain Cassan, « Le port aérien intercontinental de Paris », 1931, Source Archives du Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Ref 4B48, Boîte aéroports
- III.3.7.1. Maquette du Plan Speer, Berlin, 1937
- III.3.7.2. Perspective de l'aéroport de Tempelhof, 1935, côté piste, Landesdenkmalamt, Berlin
- III. 3.7.3. A gauche : Aéroport de Tempelhof, côté « ville », Architecte Ernst Sagebiel, 1937
- A droite, le plan de réaménagement de Berlin, avec l'aéroport à droite, reconnaissable à sa grande place circulaire, 1937
- III.3.8.1 Aérogare du Bourget, à l'ouverture en 1937, Architecte Georges Labro, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 78
- III.3.8.2. Aérogare du Bourget, 1937, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 76
- III.3.9. Eugène Beaudouin et Marcel Lods, Concours pour l'aéroport du Bourget, 1935, Source Archives Beaudouin et Lods, IFA
- III.3.10.1. Aéroport LaGuardia, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.10.2. Aéroport LaGuardia, Architectes Delano et Aldrich, Cérémonies d'inauguration, 1940, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.10.3. Aéroport LaGuardia, 1940, Vue sur les hangars à avions, et la terrasse-promenade au premier plan, Source Archives Delano et Aldrich, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.3.11. Terrasses de l'aéroport de Hambourg, Source « Aéroports », *Transports en commun*, Editions Albert Morancé, 1937, planche 18

CHAPITRE IV – L'EXTRA-VILLE

- III.4.1. Alain Bozel et l'idée d'une autorité aéroportuaire autonome, Janvier 1945
Source Aéroports de Paris, *Un regard sur le monde*, ADP, 2005, p113
- III.4.2.1 “ A creative solution to the air traffic problem” En attendant le règlement du conflit autour de la prise de contrôle du nouvel aéroport d'Idlewild, Un dessinateur du *New York Post* suggère une solution intermédiaire. *The New York Post*, Thursday, 23 Janvier 1947, Source Doig (Jameson), *Empire on the Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, Columbia University Press, 2001, p275
- III.4.2.2. “Austin Tobin and Meyer Ellenstein: An agreement is reached with Newark », Source Doig (Jameson), *Empire on the Hudson*, op.cit., p283
- III.4.3.1. L' “empire” aéroportuaire New-Yorkais, 1947

- III.4.3.2. L'empire de la *Port of New York Authority*, Source "Planners of America's largest Port", *Architectural Record*, Juillet 1949, p84
- III.4.4.1. Couverture de la plaquette éditée par le Département des Parcs de la ville de New York (Robert Moses en est le commissaire) ; *The future of Jamaica Bay*, Department of Parks, City of New York, 18 Novembre 1938, Source Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.
- III.4.4.2. Département des Parcs, Plan de Jamaica Bay, avec une proposition de réaménagement, 1938, Picture Collection, Branch Libraries, New York Public Library
- III.4.4.3. Département des Parcs, Plan de Marine Park, avec une proposition d'activités récréatives, 1938, Source *The Future of Jamaica Bay*, 18 Novembre 1938, op.cit.
- III.4.4.4. Le maire de New York, Fiorello LaGuardia, présentant le site du futur aéroport, 1945, Source Port of New York Authority
- III.4.5.1. Ferriss (Hugh), « A modern home of Tomorrow », *Pencil Points*, Décembre 1943
- III.4.5.2. Ferriss (Hugh), « Helicopter platform », 1943-1944, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.5.3. Ferriss (Hugh), "Superhighway of the city of Tomorrow", *Pencil Points*, Février 1944
- III.4.5.4. Ferriss (Hugh), "Modern airport of Tomorrow", *Pencil Points*, Avril 1943
- III.4.6. Ric Wil Wompany et Ferriss (Hugh), *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.7. Ric Wil Company et Ferriss (Hugh), « Airport for Toledo Tomorrow », *To the Airport Center of Tomorrow*, 1945, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.1. Vue de la maquette de l'aérogare-ruban encerclant la zone centrale de l'aéroport d'Idlewild, Proposition de Downer, Green and Carrillo, Clarke, Rapuano and Holleran, Harrison and Ambramowitz, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.2. Ferriss (Hugh), vue perspective de l'aire centrale de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- 4.8.3. Ferriss (Hugh), Vue des pistes depuis le hall de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.4. Ferriss (Hugh), Restaurant sur les pistes, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.8.5. Ferriss (Hugh), Vue de l'arrivée sur le bâtiment d'entrée de l'aéroport, *The New York Municipal Airport of Idlewild*, Airport Authority, Décembre 1946, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.4.9.1. Nouvel aéroport d'Idlewild, Proposition de la *Port of New York Authority*, 18 décembre 1946, Perspective A. Leydenfrost
- III.4.9.2. « Two variations on a theme , The Port of new York Authority and the New York City Authority offer plans for Idlewild », *Architectural Record*, Février 1947, pp22-23

- III.4.10.1. Parallèles dimensionnels, « World's greatest Airport to serve skyways of Tomorrow », *Popular Science*, Août 1943, p74
- III.4.10.2 Parallèles dimensionnels, *Annual report*, Port of New York Authority, 1948, p38
- III.4.10.3. Parallèles dimensionnels : l'International Arrivals Building du nouvel aéroport d'Idlewild, comparé à l'équivalent de 2 « Empire State Buildings couchés ». Source Archives de l'agence Skidmore Owings and Merrill, New York.
- III.4.10.4. Parallèles dimensionnels : la zone centrale de l'aéroport (Terminal City), comparée à la superficie de Central Park, extrait de *Interiors*, Avril 1955, N114
- III.4.11. Aéroport d'Idlewild, *Terminal City*, New York International Airport, Idlewild, perspective R.Corbette, 1957, Sources archives de Eero Saarinen, Yale University, New Haven
- III.4.12.1.Gruen (Victor), « Tomorrow's airport », Source *Progressive Architecture*, Décembre 1957, pp108-110
- III.4.12.2. Maquette de l'International Arrivals Building, Architectes Skidmore Owings and Merrill, 1957, Sources archives de SOM, New York
- III.4.13. Orly, Aérogare d'Orly Sud, 1961, Architectes Henri Vicariot et Aéroport de Paris, Source Archives Aéroports de Paris

CHAPITRE V – LA VITRINE

- III.5.1.1. Aéroport LaGuardia, Le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority
- III.5.1.2. Aéroport LaGuardia, Le spectacle des hydravions, Source Port of New York Authority
- III.5.1.3. Aéroport La Guardia, le Deck d'observation, ca début des années 50, Source Port of New York Authority
- III.5.1.4. Aérogare d'Orly Sud, Terrasses d'observation, Août 1961, Source Bibliothèque Nationale de France
- III.5.2.1. Parallèles dimensionnels, Source *Air Transport Magazine*, N48, Février 1961
- III.5.2. Parallèles dimensionnels, Publicités pour Aéroport de Paris, 1961
- III.5.3.1. Ferriss (Hugh), *Terminal City*, 1955, Source Archives de Hugh Ferriss, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York
- III.5.3.2. Vue de l'International Arrivals Building avec la plaza centrale, 1958, Sources Port of New York Authority
- III.5.3.3. Perspective de la plaza centrale avec jeux d'eaux, Source Archives SOM, New York
- III.5.3.4. Vues du futur Terminal TWA, conçu par Eero Saarinen and Associates, Extrait d'une plaquette *Winged Gateway to the World of Flight*, TWA, 1961, Sources Archives Eero Saarinen, Yale University, New Haven
- III.5.4.1. Inauguration d'Orly Sud par le Général de Gaulle, 23 Février 1961, Source Archives Aéroports de Paris
- III.5.4.2. Inauguration de l'International Arrivals Building, 1958, Source Port of New York Authority
- III.5.4.3. Une ville sous un seul toit ; A gauche, Dessin figurant dans « Airport Design », *Architectural Record*, Janvier 1951 ; A droite, en haut, vue de l'International Airport

- Building ; A droite, en bas, vue des trois chapelles de l'aéroport, donnant sur le plan d'eau de la plaza centrale.
- III.5.5. International Arrivals Building, extrait d'une plaquette de présentation du Bâtiment, 1957, Source Archives SOM, New York
- III. 5.6. Terminal TWA, Architectes Eero Saarinen and Associates, 1962, photos Ezra Stoller
- III. 5.7.1 Terminal PAN AM, Architectes Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton, 1958, perspective Hugh Ferriss
- III.5.7.2 Orly Sud, 1961, carte postale et timbre special Orly
- III. 5.7.3 Aéroport de Washington Dulles, 1961, Architectes Eero Saarinen and Associates
- III. 5.8.1. Publicité pour les commerces d'Aéroport de Paris, *Paris-Presse Aviation*, N47-48, 1961 Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 103
- III.5.8.2 L'aérogare d'Orly Sud, ca 1961-1962
- III. 5.8.3. La plaza centrale de l'aéroport d'Idlewild, 1958, Sources Port of New York Authority
- III.5.9.1. Tati (Jacques), *Playtime*, Scène de l'aéroport, 1967, Source Les Films Mon Oncle
- III.5.9.2. Tati (Jacques), *Playtime*, Cahier de la scripte, extrait du découpage de la scène de l'aéroport, et photogrammes de la même scène, 1967, Source Ede (François) et Goudet (Stéphane), « Playtime », *Les Cahiers du Cinéma*, 2002, p39
- III.5.9.3. A gauche, Orly Sud, Console générale de la nouvelle aérogare, 1961, Source Maoui (Gérard) et Neiertz (Nicolas), *Entre ciel et terre*, Le cherche-midi éditeur, 1995, p117 ; A droite, Tati (Jacques), *Playtime*, La console de l'immeuble de bureaux, Les films Mon Oncle
- III.5.9.4. A gauche, Tati (Jacques), *Playtime*, Mr Hulot face aux multinationales, 1967, Les films Mon Oncle ; A droite, Vue du hall livraison bagages de l'International Arrivals Building, Aéroport Idlewild, 1958
- III.5.10. Couverture de la première édition du livre de Hailey (Arthur), *Airport*, Chicago, 1968

CHAPITRE VI – LE PROTOTYPE

- III. 6.1.1. Prospective pour l'avenir de Paris, tel qu'il est imaginé en 1960 (on reconnaît le schéma de Claude Parent et consort, pour les Paris Parallèles), Source Carmona (Michel), *Le Grand Paris : évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, 2 volumes, Bagnaux, 1979
- III. 6.1.2. Paul Maymont, « Schéma d'aménagement de la région parisienne », *Les visionnaires de l'architecture*, Construire le monde, 1965, p92
- III. 6.1.3. Lods (Marcel), « Paris-Parallèles, 1960 », Source Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978), une architecture de l'action*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 1999, Cat 119/a à d
- III. 6.2.1. Buckminster Fuller et John Machale, « Comment l'accroissement de la vitesse des transports et des communications autour du globe, rétrécit notre planète », 1963, Source Snyder (Robert), *Buckminster Fuller, Scénario pour une autobiographie*, Editions Images modernes, 2004, p147

- III. 6.2.2. Lods (Marcel), « Quelques courbes indiquant la cassure de notre époque par rapport à l'évolution des choses au cours des époques précédentes.... », 1960, Source Archives Marcel Lods, IFA
- III. 6.3. Archigram, *Instant City*, 1968-1970, Source FRAC Centre, Orléans
- III. 6.4. Maymont (Paul), Projection des îles « flottantes » à New York, 1960
- III. 6.5. Friedman (Yona), *Spatial City, Projet*, 1958-1959, Source *The Howard Gilman Collection*, The Museum of Modern Art, New York
- III. 6.6. Isozaki (Arata), *City in the Air*, 1962, Source Rouillard (Dominique), *Superarchitecture, Le futur de l'architecture, 1950-1970*, Editions de La Villette, 2004, p156
- III.6.7. Pages figurant la superposition des aéroports New-Yorkais et Berlinoises sur la géographie parisienne, dans le document de Cot (Pierre-Donatien), « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 Mars 1959, Source Archives Aéroports de Paris
- III.6.8.1. Blanc (Dimitra et Michaël), « Proposition pour le futur aéroport de New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p87
- III.6.8.2. Gallighio (Charles D.), « Ocean Airport, New York », 1971, Source *Architecture d'Aujourd'hui*, N156, Juin-Juillet 1971, p89
- III.6.9. Andreu (Paul), Bachelez (Pierre), en collaboration avec Parent (Claude), « Etude préliminaire de l'unité centrale », 1973, Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 38
- III.6.10. Roissy 1, 1974, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris

CHAPITRE VII – LA MUTATION

- III.7.1.1. Coupe transversale sur l'aérogare du Kansai, Aéroport d'Osaka, 1994 (Architectes, Renzo Piano Building Workshop, Renzo Piano et Noriaki Okabe), Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLIS, 28 Octobre 2004
- III.7.1.2. Photomontage de l'aérogare du Kansai dans Hyde Park, Londres, réalisé par Ove Arup, Source Buchanan (Peter), *Renzo Piano Building Workshop, Complete Works*, volume 3, Phaidon Press, 1997
- III.7.1.3. L'« arrimage » de l'aéroport au continent. Vue de Rinku Town, et du pont la reliant à l'île aéroportuaire, Source site de la préfecture d'Osaka, www.pref.osaka.jp
- III.7.2.1. Terminal d'embarquement, de l'aéroport de Kuala Lumpur (Architecte Kisho Kurokawa), Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p57
- III.7.2.2. Aéroport de Kuala Lumpur, A gauche, vue aérienne du complexe aérogare, Source Cuadra (Manuel), *World Airports*, Hamburg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002, p56 ; A droite, Vue perspective de l'intérieur, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149
- III.7.2.3. Aéroport de Kuala Lumpur. A gauche, Rayonnement de l'aéroport dans l'ensemble du réaménagement de la région de Kuala Lumpur ; A droite, Plan d'ensemble de l'aéroport, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil 2000, pp142-149
- III.7.3.1. Aéroport de Roissy 2, Structure évolutive d'addition des modules, 1997, Source Aéroports de Paris

- III.7.3.2. Aéroport de Roissy, Aérogare 2F, 1997, Photo Paul Maurer, Aéroports de Paris
- III.7.3.3. Aéroport Kennedy, New York, Schéma de principe pour le projet de terminal central, 1980-1985, Source Port of New York Authority
- III.7.4.1. Aéroport de Hong Kong, Etapes de l'aménagement de l'île de Chep Lap Kok, achevé en 1998
- III.7.5. Aéroport du Kansai, « 3 vues de l'île artificielle de 511 hectares durant son édification, sur laquelle fut construit le bâtiment du terminal de l'Aéroport international de Kansai », Source Okabe (Noriaki), « L'émergence de l'espace, le bâtiment du terminal de l'aéroport international de Kansai », UTLIS, 28 Octobre 2004
- III.7.6.1. Hong Kong, « The New Airport in Central », Promotion du métro reliant le nouvel aéroport de Chep Lap Kok à l'aérogare de centre ville, Photo Laurent Guttierrez et Valérie Portefaix
- III.7.6.2. « Hong Kong's Port and Airport Development », Implantation des projets induits par l'aménagement de l'aéroport, 1991
- III.7.6.3. Hong Kong, Aérogare de centre ville et International Finance Center, plan du « superblock » dans la ville et vue des intérieurs.
- III.7.7.1. Hong Kong, Création des terrains pour la deuxième aérogare de centre ville, située à Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157
- III.7.7.2. Farrell (Terry), vue du futur complexe de l'aérogare de centre ville de Kowloon, Source Powell (Kenneth), *La ville de demain*, Seuil, 2000, pp156-157
- III.7.8. Publicité pour la privatisation d'Aéroports de Paris, 2006
- III.7.9. Aéroport de Berlin- Tempelhof, « Airlift Park », Paysagiste Bernd Albers, 1998, Source Hawkins (Bob), Lechner (Gabriele), Smith (Paul), eds, *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, English Heritage, 2005, p217
- III.7.10.1. Proposition d'aménagement du Terminal 5, Port of New York Authority et JetBlue, Arch. Nicholas Bodouva and Associates, 2001
- III.7.10.2. « Terminal 5 : Now closed », image figurant sur le site Internet de l'exposition Terminal 5
- III.7.10.2. Exposition « Terminal 5 » (Commissaire Rachel K.Ward), Photo David F.Gallagher, 2004
- III.7.11. *Airworld*, Exposition au Vitra Design Museum, 2004
- III.7.12.1. Aéroport de Stansted, Londres, Architecte Norman Foster
- III.7.12.2. Aéroport de Learmonth, Exeter, Australie, Architecte Jones Coulter Young, Source Pearlmann (Hugh), *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Laurence King Limited, 2004, p177
- III.7.12.3. Koolhaas (Rem), «Nouvel aéroport à Djeddah», 2005, Source « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, N134-135, Juin 2007, pp304-317
- III.7.12.4. Massaud (Jean-Marie), Projet de dirigeable Hôtel, 2006, Source site www.massaud.com