



**HAL**  
open science

## Traverses urbaines. Essai d'égo-histoire

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Traverses urbaines. Essai d'égo-histoire. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris Est, 2019. tel-04672288

**HAL Id: tel-04672288**

**<https://hal.science/tel-04672288v1>**

Submitted on 18 Aug 2024

**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.

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

## **Habilitation à Diriger les Recherches**

Spécialité Aménagement de l'espace et Urbanisme  
Présentée et soutenue publiquement par

**Nathalie Roseau**

## **TRAVERSES URBAINES**

## **ESSAI D'EGO-HISTOIRE**

Le 24 juin 2019

### **JURY**

Jean-Louis Cohen, Sheldon H. Solow Professor in the history of architecture,  
New York University, examinateur

Carola Hein, Professor and head of the history of architecture and urban  
planning, Delft University of Technology, rapporteure

Dominique Lorrain, Directeur de recherche émérite CNRS, LATTs (UMR 8134),  
examinateur

Catherine Maumi, Professeure de l'Ecole nationale supérieure d'architecture  
de Grenoble, MHAevt (EA 7445), rapporteure

Antoine Picon, Directeur de recherche Ecole des Ponts ParisTech, LATTs (UMR  
8134), directeur d'habilitation

Olivier Ratouis, Professeur de l'Université Paris Nanterre, LAVUE (UMR 7218),  
rapporteur

Paola Viganò, Professeure de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Lab-  
U, examinatrice



# SOMMAIRE

Préambule	p.7
<b>I_ MILIEUX ET QUESTIONS</b>	<b>p.9</b>
Formation	p.9
Arts et sciences	p.10
L'Ecole Polytechnique	p.12
L'Ecole des Ponts et l'Ecole d'Architecture	p.14
Lieux professionnels	p.17
L'aménagement régional et l'Etat planificateur (DREIF, DATAR)	p.17
Le projet d'architecture (Aéroports de Paris, Paul Andreu)	p.20
L'enseignement de l'urbanisme (l'Ecole des Ponts)	p.23
<i>L'entrée</i> en recherche	p.27
La thèse comme apprentissage	p.28
Publication et réception	p.31
Le laboratoire comme collectif	p.33
<b>II_ TRAJECTOIRES SCIENTIFIQUES (2003-2018)</b>	<b>p.37</b>
Objets de recherche	p.37
Ville aérienne/Ville aéroport	p.39
La culture aérienne	p.42
Temps et infrastructure	p.45
L'efficace du plan, Histoire croisée des métropoles	p.47
Retours sur l'agir	p.50
Influences et réseaux	p.51
Enseigner	p.53
Manières de faire recherche	p.58
Projeter	p.62

<b>III_ PERSPECTIVES ET PROJETS</b>	<b>p.65</b>
Le rôle du chercheur comme « intellectuel collectif »	p.65
Ville et <i>Anthropocène</i>	p.69
<b>ANNEXES</b>	<b>p.73</b>
I_ Curriculum Vitae détaillé	p.75
II_ Liste des publications	p.83
III_ Liste des conférences et communications	p.91
IV_ Introduction à <i>Aerocity, Quand l'avion fait la ville</i> (Parenthèses, 2012)	p.104

**TRAVERSES URBAINES**

**ESSAI D'EGO-HISTOIRE**



## PREAMBULE

Si l'architecture a tôt constitué le vecteur de mon cheminement intellectuel et professionnel, ma trajectoire biographique s'est formée à partir de plusieurs fils - celui d'urbaniste, celui d'architecte, celui d'enseignante, celui de chercheuse, celui d'auteure - qui se sont nourris dans des séquences plus entremêlées que linéaires. Conscient de l'écueil de l'illusion rétrospective, ce récit introspectif éclairera je l'espère, le lecteur sur une histoire de vingt-cinq ans de « pratiques » urbaines.

Mes positions ont été diverses - entre ingénieure et architecte, entre prescripteur et projeteur, entre chercheur et praticien. Je n'ai jamais voulu les opposer ni les dissocier car je les revendiquais comme constitutives de ma « formation », nourrissant mes raisons d'agir. Cette particularité de mon parcours, toujours entre-deux ou aux lisières entre des sphères en apparence distinctes les unes des autres, a guidé mes questionnements, orienté mes manières de faire recherche, structuré mon travail d'écriture.

Ces traverses, je les revendique comme une manière d'entretenir « l'entraide des curiosités<sup>1</sup> » par laquelle je souhaite poursuivre ma démarche de chercheuse. Je les revendique d'autant plus qu'il me semble que les phénomènes les plus intéressants s'observent aux frontières des disciplines et des champs de recherche. C'est dans mes travaux sur l'imaginaire de la ville aérienne, que j'ai connu cette expérience de la « dérive » qui m'a amenée à inscrire un objet contemporain, l'aéroport, dans la longue durée d'une histoire culturelle, environnementale, politique. Toujours préoccupée par les dynamiques de la grande ville, et en particulier de celle dans laquelle je vis depuis mon enfance, la région parisienne, c'est vers l'infrastructure que mes travaux ont ces dernières années, convergé, en approchant cet objet à la confluence de divers champs de recherche.

---

<sup>1</sup> André Corboz, « La recherche : trois apologues », in *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Introduction et présentation par Sébastien Marot, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 2001, p.27.





## **I\_ MILIEUX ET QUESTIONS**

Ma formation est celle d'une scientifique et d'une architecte, au croisement de champs d'intérêts qui procèdent de mes curiosités propres et des rencontres que j'ai pu faire dans mes années d'apprentissage. A l'articulation de la planification urbaine et du projet d'architecture, le parcours professionnel d'une dizaine d'années qui a précédé mon « entrée » en recherche il y a quinze ans, m'a conduite à différentes postures intellectuelles, entre action opérationnelle et distance critique, entre transmission et introspection. Cet itinéraire s'est déroulé principalement en région parisienne, dans la ville où je suis née et j'ai grandi, témoignant de vingt-cinq années de pratiques urbaines professionnelles qui s'entrecroisent avec l'histoire des cinquante dernières années, à l'origine de nombre de mes questionnements scientifiques puisque c'est aussi ma propre histoire. Née fin 1968 dans le tournant de la fin des « Trente Glorieuses », à un moment où le futur se voile progressivement, étudiante au moment de la chute du mur, j'ai commencé mon parcours de recherche au début d'un cycle qui a vu le terrorisme et l'environnement s'affirmer comme des moteurs du rétrécissement du monde.

### **Formation**

Mon berceau familial a été modelé par le lieu de mon adolescence, la banlieue sud de Paris à Bourg-La-Reine, et surtout, les influences de mes parents. Issu de père et mère martiniquais héritiers d'une histoire marquée par l'esclavage, mon père était un mathématicien formé à l'Ecole Normale Supérieure de Paris, professeur de mécanique théorique à l'Université Pierre et Marie Curie. Ma mère, issue d'une famille modeste de sabotiers bretons, avait quant à elle bénéficié de l'ascension sociale permise par l'éducation nationale et après-guerre, s'était formée en biologie ; elle avait ensuite choisi de se consacrer à l'éducation de ses enfants. Pour mes parents, la réalisation par les études constituait un mantra qu'ils ont souhaité voir fructifier à travers leurs trois enfants. Elle ne constituait pas seulement la garantie d'une insertion professionnelle. Elle était surtout la voie possible d'une émancipation intellectuelle et sociale.

## Arts et sciences

C'est par un certain goût de l'effort et une sensibilité aux arts que nous avons été initiés aux choses du monde : à travers la découverte de la littérature, de la musique, des villes d'art en Europe. Rien d'original, mais dans une famille de scientifiques, si la rigueur et le travail constituaient des valeurs avec lesquelles il ne fallait pas lésiner, l'ouverture à des formes d'évasion avait le grand avantage d'alléger les exigences.

J'ai ainsi eu l'occasion de voyager très tôt et très loin, lors d'un séjour de trois semaines en Californie alors que je n'avais que 8 ans. L'occasion était d'autant plus belle que, voyageant en compagnie de ma mère pour aller rendre visite à mon père qui séjournait à l'Université de Berkeley pour une année universitaire, je manquais l'école primaire, et savourais d'autant cette liberté du voyage, assortie du fruit défendu de l'école buissonnière.

Mon père aimait voyager. Sa pensée se déroulait par le fil de ses lectures, par ses marches régulières, par les déplacements de sa conduite automobile. Les voyages lointains le stimulaient. Il était allé aux Etats-Unis plusieurs fois, en paquebot d'abord puis en avion, ces traversées transatlantiques ayant marqué de près son activité photographique, qu'il fixât l'étendue de l'horizon ou l'aérodynamique des ailes d'avion qui le fascinait d'autant comme phénomène naturel et physique que la mécanique des ondes était son sujet scientifique de prédilection. Il y a peu, j'ai retrouvé une lettre qui faisait part de son étonnement lors de la découverte de l'aérogare de Roissy 1 à l'occasion de son départ pour la Californie. La coïncidence avec mes objets était heureuse, ce témoignage entremêlant encore une fois nos histoires. Dans ces mêmes archives familiales, j'ai aussi retrouvé une lettre de ma part, dont j'épargnerai à mes lecteurs le contenu, qui racontait la première expérience aérienne d'une enfant en 1977, alors que cette mobilité restait encore une pratique rare. La découverte, après celle d'un bâtiment solitaire et mutique, de l'accélération et de la vitesse puis de l'atmosphère, à bord d'un Boeing de la compagnie TWA dont les « goodies » (jeu de cartes et badge) figureraient longtemps parmi mes jouets préférés, avait précédé celle, tout aussi fascinante, d'autres grandes étendues comme le parc de Yosemite et ses grands sequoias, la côte Pacifique et ses villes étendues. Cette expérience intense de la grandeur a constitué indiscutablement l'un de mes souvenirs d'enfance les plus marquants.

Cette expédition fut toutefois une exception dans une adolescence qui a coulé une vie tranquille, marquée par les découvertes et les ennuis caractéristiques de cette période de la vie. Avec les études au lycée Lakanal, la musique et surtout les virées à Paris, facilitées par le cordon ombilical du RER B qui nous

reliait à ses centres névralgiques (dont Beaubourg, forum fascinant que j'ai fréquenté assidûment), la vie en banlieue était à la fois un espace de la solitude et de l'accès à des cultures variées.

Au lycée, j'aimais l'histoire, les mathématiques et les lettres. La philosophie m'avait malheureusement échappé du fait d'un professeur réputé brillant mais absent une bonne partie de l'année de ma Terminale, de par ses activités comme président de l'association de l'amitié franco-albanaise, alors que cette année-là, en 1984-1985, avec le refroidissement des relations entre la Chine et l'Albanie, Enver Hoxha allait décéder d'une longue maladie. Pendant quasiment toute l'année scolaire, notre professeur disparut à l'Est pour revenir en fin d'année avec un spectacle autour du centenaire de la mort de Victor Hugo (il interprétait le personnage de l'écrivain) et nous faire quelques cours (pas suffisants pour aller affronter l'épreuve du baccalauréat), au pied d'un chêne multiséculaire au Parc de Sceaux. Cette absence a constitué une forme de souvenir, celui d'un moment rocambolesque et d'un manque que j'ai sans doute cherché à combler par la suite.

Si les sciences n'étaient pas ma vocation initiale (je voulais à un moment être journaliste), le tropisme familial et des facilités en mathématiques m'ont toutefois orientée sans résistances vers des études qui à ce moment-là me paraissaient plus intellectuelles que pratiques. En classes préparatoires scientifiques au Lycée Louis-Le-Grand, la vie pouvait être monacale mais ces deux années se sont écoulées plutôt sereinement. Les professeurs étaient excellents et, parmi mes coreligionnaires, j'y ai rencontré des personnalités riches, curieuses aussi du fait de cet âge étrange de la transition adolescente et de l'exclusivité de notre activité studieuse. Ceci dit, l'appel d'air venait du large, du Japon en particulier, où mon frère effectuait sa coopération nationale et d'où il m'adressait très régulièrement des messages d'encouragement et ses impressions de voyage. C'était il y a plus de trente ans, et la découverte du Japon insulaire constituait un étonnement pour lui. Recluse dans ma « taupinière », je voyageais par procuration à travers la lecture de ses longues lettres. L'appel de l'Extrême Orient me ramenait à mes propres lectures, par ailleurs inscrites dans le travail scolaire puisque nous avions au programme de français l'œuvre de Yukio Mishima, *Le Pavillon d'Or* que nous étudions avec notre professeur Alain Etchegoyen, philosophe, dont les analyses limpides m'inspiraient beaucoup. Il nous avait projeté le film de Paul Schrader, sorti en 1985, documentant la vie et la mort de Mishima. Et avec d'autres ouvrages, je plongeais de manière insolite dans cette écriture onirique<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Yukio Mishima, *Le Pavillon d'Or* [1956]], Folio, Gallimard, 1975 ; Yukio Mishima, *La mort en été* [1953-1963], Collection Du monde entier, Gallimard, 1983 ; Yasunari Kawabata, *Tristesse et beauté* [1965], Editions Albin Michel, 1981 ; Paul Schrader, *Mishima, A life in four chapters*, 1985.

## L'École Polytechnique

L'entrée en 1987 à l'École Polytechnique (surnommée l'X) fut évidemment un moment de satisfaction. La chute fut cependant rude car je ne m'étais pas préparée à faire un service militaire comme il était d'usage obligatoire de le faire, à un moment où la conscription était encore de mise et les jeunes filles rares à l'École, deux raisons qui n'avaient pas conduit les autorités à se soucier d'alternatives possibles à l'expérience militaire comme cela est le cas maintenant. Avec le recul, cette année m'a permis de murir, ayant fait l'apprentissage d'une forme d'endurance, ayant rencontré la différence aussi, celle du milieu militaire, à Tours puis à Karlsruhe, et celle des appelés que je fus amenée à « encadrer ».

Une année, c'est toutefois énorme à cette période de la vie. L'occasion de l'écourter me fut donnée lorsque l'on proposa à quelques volontaires de réaliser à la fin de cette période, un stage d'un mois d'initiation au génie biomédical dans des hôpitaux militaires parisiens, l'X souhaitant ouvrir une option scientifique dans ce domaine. J'eus là l'occasion de faire une rencontre passionnante, le Docteur René Roué qui exerçait alors au service des maladies infectieuses et tropicales à l'hôpital militaire de Bégin à Saint-Mandé, et nous avait fait part de son expérience sur le traitement du VIH et du SIDA chez des patients militaires revenus d'Afrique. Nous étions à l'été 1988 et l'épidémie mortelle qui avait commencé quelques années plus tôt, allait se propager de manière dramatique sans que nous puissions encore avoir un espoir sur ses modes d'atténuation.

Cette année fut aussi celle de ma première visite de Berlin, ville que je découvrais grâce à mes camarades qui faisaient leur service militaire là-bas, au sein des Forces Françaises en Allemagne. En 1988, le mur était encore bien présent, et cette présence physique de l'histoire m'avait profondément marquée. Nous étions passés à l'Est en uniforme, pour découvrir au sortir du Check Point, les façades criblées de balles des immeubles désaffectés avant de pénétrer dans un autre monde urbain, celui d'une ville de l'Est qui se revendiquait comme alternative à notre monde. D'autres mondes encore étaient là comme le quartier alternatif du Kreuzberg. Deux ans plus tard, peu de temps après la chute du mur, j'allais retourner à Berlin. Le Check Point Charlie transformé en lieu-souvenir, et le mur exposé en pièces de musée à vendre, laissaient un arrière-goût de marchandisation qui me laisserait sceptique sur la supposée fin de l'histoire dont certains essayistes se revendiqueraient plus tard.

A l'X, de retour à nouveau dans les études scientifiques, je me passionnais pour la physique quantique et les humanités, profitant pleinement des enseignements qu'offrait l'Ecole. Une démonstration splendide de l'existence des Quarks par la théorie des Groupes de Lie, m'avait impressionnée. L'écoute des cours – sur la révolution russe, sur l'Amérique, sur le catastrophisme – de Marc Ferro, Alain Finkielkraut et Jean-Pierre Dupuy (qui enseignait aussi à Stanford) m'avait enthousiasmée, particulièrement ce dernier<sup>3</sup>. Cet enseignement des humanités et sciences sociales fut très important pour moi parce qu'il constituait d'abord une ouverture pour des étudiants matheux, très attachés à leur matière mais désireux aussi de s'ouvrir sur le monde ; parce qu'il permettait surtout, par la qualité de ses enseignants et des sujets qui étaient proposés, d'envisager d'autres possibles intellectuels. Cette pratique des humanités s'est d'ailleurs poursuivie à l'Ecole des Ponts où j'ai réalisé ma spécialisation, grâce au partenariat qui s'était noué à l'époque avec le Centre de Sèvres, et qui m'avait donné l'occasion de suivre un séminaire sur l'Islam et la modernité<sup>4</sup>.

C'est aussi à l'X que j'eus mes premiers contacts avec la recherche. Dans un domaine qui peut paraître curieux au vu de l'itinéraire qui allait suivre, les mathématiques financières. Laure Elie, qui collaborait étroitement avec Nicole El Karoui à la fondation de cette discipline, entre l'Université Paris VI et l'X, avait développé un enseignement autour des mathématiques d'optimisation et des processus stochastiques de Markov, en articulation avec les problématiques des modélisations financières. Je réaliserais d'ailleurs mon stage scientifique de trois mois dans deux banques, Indosuez à Paris puis Mitsubishi Financial Bank à Londres où j'allais développer, sous la houlette de tuteurs de stage très pointus en mathématiques, des modèles appliqués à de nouveaux produits financiers, les « SWAP ».

Pour moi, c'était une occasion de voir la façon dont mon plaisir des mathématiques pourrait s'associer à un milieu professionnel. Au final, l'expérience scientifique fut concluante (le prix de l'option scientifique de l'X me fut d'ailleurs accordé cette année et je contribuai avec mes collègues de la Mitsubishi à la publication d'un article scientifique). Mais, en dépit de la qualité du travail mathématique, j'allais être déçue par l'expérience professionnelle. Depuis les box de verre où les matheux planchaient, nous voyions les traders fous de joie lorsqu'ils gagnaient des millions, enragés lorsqu'ils en perdaient, et je me disais que l'abstraction de cette joie ou de cette hargne devait se

---

<sup>3</sup> Jean-Pierre Dupuy, *Pour un catastrophisme éclairé, Quand l'impossible est certain*, Paris, Seuil, 2004; Svetlana Alexievitch, *La supplication, Tchernobyl, Chronique du monde après l'apocalypse*, J'ai Lu, 2004.

<sup>4</sup> Le département Humanités et Sciences Sociales de l'X et le département des SHS à l'Ecole des Ponts témoignent toujours d'une grande vitalité, au-delà de l'idée d'une « utilité » des humanités pour les sciences de l'ingénieur.

compenser à d'autres endroits, le jeu des flux financiers virtuels ayant peu d'attrait pour moi.

Laure Elie m'avait engagée à poursuivre dans la recherche. C'était une voie qui était encouragée à l'X, un tiers des étudiants s'orientant alors dans un parcours de thèse. Toutefois, d'autres sujets m'intéressaient, à commencer par l'architecture. J'avais suivi l'enseignement d'initiation élaboré par Jean Doucier qui m'avait ouverte sur la culture classique mais j'étais aussi très attirée par les itinéraires des ingénieurs-architectes et leurs productions, au rang desquelles j'avais découvert celles de Paul Andreu.

Mon intérêt pour l'architecture s'est d'abord forgé au fil des voyages que j'ai pu faire pendant ces années à l'X, et qui avaient été préparés par ceux que j'avais faits en famille, en France et en Italie notamment. Le patrimoine construit visité était alors du registre cistercien, baroque ou classique et dépassait rarement le XXème siècle sauf à San Francisco. Ce goût des voyages et des trésors culturels qu'ils permettaient de découvrir, s'est maintenu et j'ai gardé des souvenirs marquants de la découverte de la cité ensevelie de Tikal au Guatemala, des cités aujourd'hui martyres de Palmyre, Alep, Damas en Syrie ; des paysages de Petra en Jordanie ou des temples déplacés d'Abu Simbel en Egypte ; des villes grouillantes ou plus calmes de Hanoï et Canton ou Hué et Xian au Vietnam et en Chine. Avec ce monde de l'histoire millénaire et de la géopolitique contemporaine, s'ouvrait aussi la découverte d'un autre environnement, celui de l'architecture moderne et des œuvres qui écrivaient son histoire. Faute de ne pouvoir le visiter, la photographie du Salt Lake Institute de Louis Kahn ornerait longtemps ma chambre d'étudiante. A New York, la visite du Guggenheim Museum et du Whitney Museum à New York, de la Lever House et du Seagram Building allaient, avec la découverte de Chicago et des villas suburbaines de Frank Lloyd Wright, constituer les premières « émotions » architecturales d'une apprentie ingénieure en quête d'expériences spatiales.

### **L'Ecole des Ponts et l'Ecole d'Architecture**

C'est en rentrant à l'Ecole des Ponts que ma trajectoire a commencé à se préciser. Le choix d'une école située rue des Saints-Pères, au cœur d'un quartier qui n'était pas encore envahi par les boutiques de luxe, et à deux pas des écoles d'architecture de Paris Villemin (aujourd'hui Paris Malaquais) et de Paris La Seine (fusionnée depuis dans Paris Val de Seine), n'était pas uniquement lié à l'agrément de quitter le plateau isolé de Saclay pour rejoindre les lumières de la capitale. L'environnement d'une école de génie civil et

d'écoles d'architecture à deux pas des Beaux-Arts, au cœur d'une ville où j'avais envie de vivre, me séduisait.

C'est à ce moment-là que mon projet professionnel et les enjeux auxquels j'avais envie de me confronter, se sont précisés. Souhaitant compléter les études d'ingénieur que je poursuivais, j'hésitais alors entre des études d'architecture et un cursus d'urbanisme. Les premières étaient plus engageantes sur la durée, plus complexes aussi du fait qu'il n'existait pas encore de double diplômé aménagé. Les deuxièmes étaient plus compatibles mais, bizarrerie qui allait se répéter plusieurs fois dans son histoire, le Master d'urbanisme des Ponts, déjà nommé AMUR (Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine), n'était pas accessible aux ingénieurs élèves des Ponts. J'allais assister à quelques cours comme ceux de Pierre Riboulet, Jean-Marc Offner ou Gabriel Dupuy<sup>5</sup> mais sans pouvoir suivre l'intégralité du cursus. Le stage de césure d'un an qui nous était proposé dans le cadre de la scolarité allait par ailleurs confirmer mon choix d'embrasser la matière de la ville par l'architecture, en allant au cœur du projet, au sein de la maîtrise d'œuvre d'Aéroports de Paris qui était dirigée par Paul Andreu.

Cette année d'exploration, avant de m'engager dans des études exigeantes, fut très riche, d'autant que j'eus l'occasion de travailler sur des projets en Chine, en particulier sur l'île de Hainan, île tropicale située au sud de la Chine. Alors très peu urbanisée, celle-ci avait été « dédiée » au tourisme par les autorités chinoises, et pour ce faire devait se doter d'un nouvel aéroport équipant la deuxième ville de l'île, Sanya. Pour Aéroports de Paris, c'était l'occasion de mettre un premier pied en Chine, en 1992, alors que le pays s'ouvrait à peine et que débutait le mouvement d'urbanisation. Les pratiques n'en étaient pas moins établies, et je me souviens, arrivée là-bas pour une première mission, avoir découvert que la topographie que nous avions soigneusement mise en valeur dans nos esquisses de la voie d'accès littorale à la future plateforme, avait été complètement arasée par les engins de chantier, alors que nous venions tout juste présenter l'avant-projet sommaire.

Ceci étant, les tâches et les missions que l'on m'avait confiées comme apprentie ingénieur dans une agence d'architecture, m'avaient fait toucher du doigt plusieurs questions liées au métier d'architecte. La programmation des espaces et des bâtiments ne pouvait être seulement cantonnée aux études de trafic ou aux problèmes de dimensionnement, alors que l'évolutivité de structures destinées à rester pérennes en dépit de leur croissance incertaine,

---

<sup>5</sup> Le cours de Pierre Riboulet ferait l'occasion d'une publication aux Presses des Ponts, mais c'est surtout le journal qu'il écrivit de la réalisation de l'hôpital Robert Debré dont il fut le maître d'œuvre, qui m'intéressa. Pierre Riboulet, *Naissance d'un hôpital* (préface de François Chaslin), Besançon, Editions de l'imprimeur, 1994.



nous orientait vers des schémas plus organiques. De fait, les dessins et les plans étaient sans cesse repris pour pallier ces paradoxes. Avec la perspective d'embrasser par l'architecture, des préoccupations esthétiques, historiques et philosophiques, je voyais là, de manière pratique, une occasion de déployer mon intérêt pour des formes de complexité qui m'avaient intéressée dans mes études scientifiques.

De retour à l'Ecole des Ponts, les choses étaient donc tracées, et, en parallèle d'un cursus allégé par l'Ecole des Ponts, je m'engageais sans sourciller dans un long parcours qui allait durer, parfois en pointillé, huit années, en parallèle d'une activité professionnelle qui me permettrait de mûrir mes questionnements urbains. Mon choix pour candidater à une école d'architecture s'était porté sur l'Ecole voisine de Paris Villemin, moins classique à première vue que celle de Val de Seine qui fonctionnait encore par ateliers et où les étudiants des années supérieures jouaient un rôle de tuteur. L'Ecole de Paris Belleville m'intéressait également mais la réputation du groupe UNO qui tenait les rênes de l'enseignement m'avait dissuadée d'entrer aussi tôt dans une chapelle dont, encore néophyte, je ne comprenais pas tous les tenants et les aboutissants.

Cette dernière année aux Ponts et cette première année en Ecole d'architecture (troisième en fait par les jeux d'équivalence) allaient me permettre de plonger dans les premiers cours de projet et de dessin, d'histoire et de géographie, avec des professeurs dont je garderais un excellent souvenir. Yves Bottineau dans le cours duquel je préparerais un mémoire sur l'hôpital psychiatrique Esquirol, me familiarisant pour la première fois avec les écrits de Michel Foucault ; Jean-Louis Cohen dont le cours riche, dense, érudit, me permit en particulier à travers l'exercice du mémoire, de plonger dans la réflexion de Victor Gruen ; Suzanne Paré qui, à travers un enseignement sur l'écriture et la géographie, me conduisit à consacrer une réflexion à l'œuvre de Julien Gracq ; Max Soumagnac, pour le dessin, qui enseignait avec Jean Perrotet dans l'atelier Scénographies<sup>6</sup>. A Villemin, j'ai aussi rencontré d'autres formes de travail que celles que j'avais pu pratiquées sur les bancs des écoles d'ingénieurs. Les charrettes et le principe que nous devions toujours « rendre » en retard ou de justesse, constituaient pour moi qui avais été rompue à résoudre des « problèmes » de sciences, une bizarrerie, à laquelle je me plierais jusqu'à ce que mon activité professionnelle m'oblige à avoir quelques règles pour maintenir une hygiène de vie. A Villemin, j'ai pu aussi plonger dans de

---

<sup>6</sup> Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Gallimard, 1975; Julien Gracq, *Le Rivage des Syrtes*, Editions José Corti, 1951 ; Julien Gracq, *La forme d'une ville*, Editions José Corti, 1985 ; Jean-Louis Cohen, *Scènes de la vie future, L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique, 1893-1960*, Paris, Flammarion, 1998 ; Jean-Louis Cohen, *Les années 30 : l'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie*, Editions du Patrimoine, 1998.

nouveaux auteurs. Désormais, d'autres allaient s'imposer et de nouvelles expositions viendraient enrichir cette première initiation<sup>7</sup>.

## **Lieux professionnels**

L'Etat que je m'étais engagée, à mon entrée à l'Ecole des Ponts en tant qu'élève fonctionnaire, à servir pendant dix ans, ne pourrait subvenir à mes appétits étudiants sans exiger un retour de ma part. A l'issue de ma formation aux Ponts, j'engageais donc, en avril 1993, ma vie professionnelle au sein de l'administration de l'Equipement qui constituerait désormais mon « corps » d'appartenance.

### **L'aménagement régional (DREIF, DATAR)**

Une chance s'est présentée à moi avant la fin de mes études, celle de pouvoir d'abord rester à Paris (ce qui était mon vœu pour des raisons personnelles), ensuite de travailler dans le domaine de l'urbanisme au sein de la DREIF (Direction régionale de l'Equipement Île de France), au moment où s'achevait le nouveau Schéma Directeur Régional. Débutant en avril 1993 (le directeur de la DREIF, Jean Poulit, souhaitant occuper sans délai le poste laissé vacant de responsable du Groupe dénommé « Urbanisme et Projet Spatiaux » que j'allais animer), j'allais donc suivre la dernière phase de mise au point du document de planification régional, du passage délicat au Conseil d'Etat à l'engagement de sa mise en œuvre, phase non moins délicate, d'autant que la décentralisation de l'urbanisme était encore, somme toute, récente. Ce premier moment professionnel, plongé dans la planification régionale, au croisement de la conception et de la réalisation, a incontestablement marqué mes premières réflexions sur l'urbanisme métropolitain.

Cette première expérience m'a surtout permis de plonger tôt au cœur du terrain et des problématiques du « Grand Paris », même si ce vocable n'était pas utilisé à ce moment-là, s'étant effacé provisoirement du vocabulaire de la

---

<sup>7</sup> Françoise Choay, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965 ; Pierre Sansot, *Poétique de la ville*, Paris, C. Klincksieck, 1971 ; Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Trois tomes, Paris, Seuil, 1986 ; Marcel Roncayolo, *La ville et ses territoires*, Folio Gallimard, 1990 ; François Maspero, *Les passagers du Roissy Express*, Paris Seuil, 1990 ; Bernard Marchand, *Paris, Histoire d'une ville, XIXème-XXème siècles*, Paris, Seuil, 1993. Puis Hassan Fathy, *Construire avec le peuple*, Paris, Editions Jérôme Martineau, 1970 ; Lewis Mumford, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 1964 ; Mike Davis, *City of Quartz, Los Angeles, capitale du futur*, Paris, La Découverte, 1990.

Région Parisienne. Elle m'a aussi confrontée aux difficultés de la planification à « grande » échelle. En 1989, la revue des *Cahiers de l'IAURIF* publiait un numéro spécial consacré aux « Joyaux de la couronne », ces territoires de la proche couronne en voie de désindustrialisation qui, en même temps que se posait la question de leur devenir économique, constituaient un trésor (foncier et urbain) pour penser l'avenir de la région parisienne<sup>8</sup>. La crise du plan était déjà à l'œuvre, dans un contexte de dispersion des pouvoirs économiques et politiques, au prisme du double mouvement de globalisation et de décentralisation qui marquait ce tournant des années 1990. Entre vision, programme, projet, comment devait-il définir des orientations sans pour autant qu'elles ne soient trop prescriptives, eu égard au hiatus entre compatibilité et conformité qui régissait l'arsenal juridique des documents d'urbanisme de niveaux intermédiaires ? De l'intention à l'implémentation, les risques de dévoiement dans l'interprétation des principes et de leur esprit étaient nombreux, confrontés aux 1281 pouvoirs communaux et centaines d'intercommunalités de la région, aux logiques sectorielles et techniques des administrations et des entreprises de réseaux, aux aléas des vingt ans qu'était censé planifier le schéma « directeur ». Dans cette phase de basculement entre la conception et la mise en œuvre, se posait la question des moyens d'agir en dépassant l'incantation d'une part et en étant conscient d'autre part que l'on ne pouvait se substituer au local.

A la DREIF dont les bureaux étaient situés dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement rue Miollis, nous étions une petite équipe composée d'urbanistes, de sociologues, d'économistes et de juristes. Avec mes collègues Pierre Dubrulle, Elisabeth Dautet, Marie Savinas, Jean-Claude Noël, Jean-Jacques Chevallier et Jean Peyrony, nous travaillions notamment les questions de la grande couronne suburbaine telles que les « lisières » entre ville et nature ou l'« extension » des bourgs et villages. La planification revêtait ici un caractère stratégique. Le département de la Seine et Marne, rural pour une grande partie, composé de 600 communes (très peu habitées pour la plupart et très peu dotées en moyens), était en tête pour la croissance annuelle de consommation d'espace pour l'urbanisation, dont le caractère était insoutenable au vu du peu de maîtrise dont elle faisait l'objet, ne serait-ce que sur la question des accès aux services et aux mobilités partagées. Nous oeuvrions également au sein des missions d'aménagement qui avaient été mises en place sur les sites stratégiques de la métropole, comme Seine Amont et la Plaine Saint-Denis. Ces missions dont nous avons pu observer le chemin parcouru depuis, amorçaient la réflexion avec les collectivités locales sur les formes possibles de la mutation des territoires de proche couronne en voie de désindustrialisation. Enfin, nous collaborions avec les équipes régionale et parisienne de l'Iaurif et de l'Apur.

---

<sup>8</sup> « Retrouver les joyaux de la couronne », Paris, *Les cahiers de l'IAURIF*, 1989.

En parallèle de mes études d'architecture que je poursuivais toujours à Paris Villemin, j'ai continué cette réflexion sur la planification territoriale et ses échelles d'action, en travaillant ensuite, au sein de la DATAR, à l'élaboration des premières directives territoriales d'aménagement sur des territoires qui connaissaient des pressions urbaines de divers ordres, tels que la Côte d'Azur, les estuaires de la Seine et de la Loire, ou les sites de montagne des Alpes du Nord<sup>9</sup>. L'élaboration des documents sur lesquels nous planchions procédait des lois Pasqua d'aménagement du territoire votées en 1992, date à laquelle nous avons découvert avec stupeur dans les salles de cinéma parisiennes, un petit film promotionnel qui décrivait à la manière de Maurice Allais, la « ville de demain » déployée sur un registre idyllique en petites unités villageoises dans notre belle France rurale. Il fallait mettre à l'agenda la question urbaine et nous étions quelques-uns à avancer dans cette direction. Dans les coulisses de cette administration de mission, j'ai aussi éprouvé, avec quelques doutes parfois, les arcanes des pouvoirs ministériels. En l'espace de deux ans, trois délégués à l'aménagement du territoire et trois ministres de l'aménagement du territoire (de droite et de gauche) se sont succédés, avec des périmètres ministériels et des rattachements distincts qui témoignaient de la perception fluctuante que pouvaient avoir les chefs de gouvernement de la question de l'aménagement (attaché à l'action rurale, intégré à l'action urbaine ou à la politique de la ville).

J'avais pensé me confronter à d'autres échelles (le territoire régional, transfrontalier, national), à d'autres niveaux de décision (interdisciplinaire et politique). Ce fut le cas mais j'avoue avoir été déçue de l'inconstance des politiques pour un sujet d'intérêt public et supra-local, et d'une relative forme d'inculture (ou d'indifférence) de nos gouvernants sur les questions urbaines.

Ceci étant, et mise à part la question épineuse de la décision, ces structures, Datar comme Dreif, de taille relativement modeste, permettaient un travail collégial de mission, ce qui était très confortable. J'ai ainsi été amenée à rencontrer des chargés de mission, experts ou chercheurs qui gravitaient autour de nos travaux (dont François Ascher, Pierre Veltz, Francis Godard, Pierre Beckouche et Felix Damette à la DATAR, Daniel Behar et Philippe Estèbe à la DREIF). J'ai également pu me frotter à la difficulté des missions à l'étranger, accompagnant parfois le responsable des relations internationales, Jean-Yves Potié, grâce auquel j'ai pu vivre plusieurs expériences de coopération au Vietnam, au Liban et au Brésil, en réponse à des sollicitations d'Etats sur des situations très contrastées. Ainsi, une grande liberté nous était donnée dans le

---

<sup>9</sup> Nathalie Roseau, « Les villes et l'aménagement du territoire, le Schéma National et les Directives Territoriales d'Aménagement », *Bulletin de l'Institut de la Décentralisation*, Paris, n°45, pp.15-23, 1997

travail de réflexion et d'étude, qui contrastait d'autant avec l'utilisation qui serait faite de nos propositions dans les instances ministérielles ou politiques, nous décevant par les réductions successives à des « éléments de langage » dont elles feraient l'objet. Sans doute portions-nous une part de responsabilité dans ces dialogues difficiles, mais je m'étais fait une raison qui n'était pas sans rapport avec les études d'architecture que je poursuivais en parallèle, celle que travailler dans des administrations centrales ou régionales, loin du sol, ne m'apporterait pas les satisfactions suffisantes qu'il s'agisse de la stimulation intellectuelle ou de l'utilité sociale.

### **Le projet d'architecture (Aéroports de Paris, Paul Andreu)**

A l'issue de ces quatre années consacrées à l'aménagement régional, j'ai donc souhaité me rapprocher du « terrain ». L'opportunité de rejoindre l'agence d'architecture d'Aéroports de Paris me permettrait de travailler sur des lieux situés qui, loin d'être sans paradoxes, me confronteraient directement aux réalités de la ville en train de se faire. Cette occasion était d'autant plus légitime que j'allais pouvoir œuvrer aux côtés de Paul Andreu dont j'appréciais la réflexion, l'éthique et l'œuvre, lui-même ayant joué un rôle important dans ma décision de faire de l'architecture et de l'urbanisme la colonne vertébrale de mon cheminement intellectuel et professionnel. L'estime et l'admiration que j'avais pour cet homme ne m'ont d'ailleurs pas quittée pendant les vingt-sept années qu'a durées notre relation professionnelle et amicale.

Avec l'architecte qui en était le concepteur, c'est aussi à l'aéroport de Roissy que je m'intéressais particulièrement. Comme passagère et étudiante architecte, j'en avais arpenté quelques fragments. Mais la structure, l'architecture et le paysage de l'ensemble me paraissaient d'une grande richesse, comme réalisation d'une grande valeur d'une part, comme expérimentation urbaine d'autre part<sup>10</sup>. Cette possibilité de renouer avec les sujets et les pratiques que développait l'agence de Paul Andreu, constituait donc une belle opportunité de recouper mes aspirations professionnelles et intellectuelles.

Travailler comme architecte (non encore diplômée mais ayant déjà « basculé ») sur les projets de Roissy, c'était plonger dans la fabrique du projet avec une grande complexité d'enjeux. C'était saisir la force du chantier qui fait sortir de terre des œuvres monumentales. C'était se confronter à notre société

---

<sup>10</sup> Lire de Paul Andreu, *J'ai fait beaucoup d'aérogares, Les dessins et les mots*, Paris, Editions Descartes et Compagnie, 1998.

hyper-mobile, en essayant de tenir le cap face aux puissantes logiques de marchandisation et de sécurisation de l'espace public. L'emprise croissante des commerces et de la publicité, conjuguée aux trafics toujours croissants et multiples, contribuait à transformer en permanence l'espace que nous construisions. C'est ce à quoi je me suis confrontée sur le chantier de l'aérogare 2F qui aussitôt inaugurée en 1999 allait connaître des mutations. Les événements tragiques du 11 septembre 2001 allaient aussi imprimer leur marque sur la conduite de nos projets, la géopolitique s'invitant brutalement dans le quotidien du projet. Ce fut sans aucun doute l'un des événements marquants auquel il fallut faire face dans le projet de rénovation de l'aérogare 1 de Roissy que je conduisis pendant cinq ans, de 1998 à 2003.

Parmi les autres faits marquants de ces années passées au sein d'Aéroports de Paris, il en est d'autres qui ont profondément déterminé ma façon d'envisager la vie professionnelle, dans la quête d'une indépendance d'esprit et d'action couplée avec une recherche constante de l'intérêt général. Ce dernier point m'était chevillé au corps, sans doute du fait de mon engagement sans hésitation dans une carrière publique. Le premier procédait sans doute du goût que j'avais éprouvé pour la production intellectuelle lorsque je travaillais à la DREIF et la DATAR. Au sein d'Aéroports de Paris, même si je me trouvais associée à un collectif hiérarchisé dont certaines décisions pourraient m'être imposées, il m'appartenait d'avoir les marges de manœuvre suffisantes pour conserver le cap des projets sur lesquels nous travaillons. Surtout, l'entreprise constituait un lieu d'action et de production effective. Les projets se réalisaient et le chantier du 2F a constitué à ce titre une expérience passionnante. J'étais en particulier admirative des savoir-faire des corps de métier qui exerçaient de concert pour bâtir une œuvre qui nous dépassait individuellement mais dont nous serions tous fiers. Des marbriers aux façadiers, du second-œuvre à la structure, l'entreprise ici ne pouvait être que collective, et œuvrer vers un même but. J'en ai gardé un respect profond pour ces hommes de l'art qui avec leurs mains et leurs efforts, sans facondes et sans détours, renouent avec une tradition ancestrale, celle de l'art de bâtir.

Avec le bonheur du chantier, émaillé comme il se doit des imprévus que l'on devait surmonter pour éviter que le projet ne pâtisse des inévitables contraintes d'ordre financier, temporel, technique, qui s'opposent parfois à son bon achèvement, j'ai aussi eu la chance de faire de belles rencontres amicales et professionnelles<sup>11</sup>. Toutefois, les choses étaient loin d'être parfaites, et sans doute les plus grandes difficultés venaient du fait que l'entreprise cultivait en son sein des tensions très vives, parfois destructrices,

---

<sup>11</sup> Avec Paul Andreu bien sûr, je pense en particulier à Emmanuel Duret et Dimitri Georgandelis, Bernard Vaudeville, Martine Varlet, Sophie Ferraro, Marc Fidelle, Susan Dunne et Olivier Mas.

entre différents intérêts qui se heurtaient violemment dans l'espace du projet. Les services en charge des commerces et de la publicité en particulier, étaient particulièrement offensifs<sup>12</sup>. Avec la marchandisation croissante de l'espace, la sûreté et l'exploitation constituaient d'autres formes de pression plus ou moins cordiales. Sans doute ces manières de faire résultaient-elles des conflits réellement à l'œuvre dans ces espaces. Mais il m'est apparu difficile de poursuivre ma trajectoire dans une carrière longue à ADP comme c'était l'usage pour nombre de mes collègues qui sont restés depuis, et qui sans doute se posent quelques questions à la veille de la privatisation du groupe.

Cela étant, ces années quoique tendues et difficiles sur le plan professionnel, du fait des pressions qui s'exerçaient sur mon travail, m'ont permis de rentrer dans le vif de l'objet que je souhaitais comprendre, une grande superstructure territoriale dans un contexte métropolitain dont la complexité m'avait stimulée dans mes premières années de pratique de la planification. Quelques occasions se sont présentées pour effectuer un premier recul sur ces terrains dans lesquels j'étais plongée. Une série de conférences fut ainsi organisée à la Maison de l'Environnement de Roissy, à l'initiative de Michel-Claude Lorriaux qui s'occupait de la communication de l'entreprise. Elles associaient les architectes de plusieurs des bâtiments anciens et nouveaux de Roissy, et nous avons ainsi eu la possibilité de faire un retour sur nos pratiques et de réinscrire les projets sur lesquels nous travaillions dans l'histoire de l'architecture et des aéroports<sup>13</sup>. Ces interventions, réalisées en 1999, avec le travail sur le diplôme d'architecture que j'aboutirais en 2000, ont été les prémices de ma réflexion sur l'imaginaire de la ville aérienne.

Le diplôme d'architecture, point d'aboutissement de mes études, formulait une proposition d'extension pour Roissy 1, en travaillant la question de la toiture comme cinquième façade. Je m'attaquais là à des sujets difficiles : le prolongement d'un bâtiment qui dès l'origine était fini ; l'investissement d'un espace, le puits de lumière, qui par définition, était inaccessible sauf à le traverser ; la conception d'une couverture légère pour laquelle j'avais étudié l'œuvre de Frei Otto<sup>14</sup>. La présence de Paul Andreu dans le jury, bien qu'intimidante, me conforterait dans l'idée que mes propositions, loin d'être

---

<sup>12</sup> Je me souviens avoir vu nos plans de signalisation sur la table du Directeur Général d'ADP – plans qui a priori ne lui étaient pas destinés -, avec en lieu et place des emplacements projetés, des propositions de panneaux de publicité, le prestataire JCDecaux ayant eu connaissance de nos plans par des voies détournées.

<sup>13</sup> Nathalie Roseau, « L'architecte et le passager », *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les Cahiers des Semaines du Savoir, Aéroports de Paris, pp.38-47, 1999 ; Nathalie Roseau, « Réhabiliter Roissy 1 », *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les Cahiers des Semaines du Savoir, Aéroports de Paris, pp.28-31, 1999

<sup>14</sup> Frei Otto, Bodo Rasch, *Finding Form, Towards an architecture of the minimal*, Editions Axel Menges, 1996 ; Issey Miyake, *Making Things*, Paris, Edition Fondation Cartier pour l'art contemporain, 1998.

incongrues, pourraient être discutées. A ses côtés, et ceux de Jean-Jacques Dupuy, le directeur du mémoire (dont j'avais beaucoup apprécié l'atelier de projet de 5<sup>ème</sup> année qui portait sur le paysage des infrastructures ainsi qu'un voyage d'études qui, à la manière des « passagers du Roissy Express », nous avait fait expérimenter la découverte de la périphérie lilloise ordinaire) figurait Claude Prelorenzo dont j'apprécierais le franc-parler. Je ne me doutais pas que j'allais le retrouver, quelques années plus tard, au sein de l'Ecole des Ponts où nous oeuvrerions tous deux à la réflexion sur la réforme du Mastère d'urbanisme, et au GRAI, Groupe de Recherche Architecture et Infrastructure, qu'il m'inviterait à rejoindre pour présenter mes recherches.

En 2014, Paul Andreu et moi-même avons publié aux éditions B2 un petit opusculé *Paris CDG-1* qui développait une réflexion sur cette œuvre première, ses mutations et sa contemporanéité. Au-delà de l'écriture du livre, qui réunit des mises en perspective, historique et plus actuelle, ainsi qu'un long entretien avec Paul Andreu sur la conception de l'ouvrage, ce fut pour moi l'occasion de revenir sur ces années, faisant d'une certaine façon, avant l'heure, mon égo-histoire professionnelle de ce projet. Ce travail pratique réalisé à ADP sur l'un des monuments techniques marquants de la fin des « Trente Glorieuses » a en effet déterminé mon orientation vers la recherche ainsi que quelques-uns des questionnements scientifiques qui m'ont animée depuis<sup>15</sup>.

### **L'enseignement de l'urbanisme (L'Ecole des Ponts)**

Le séjour passé à Aéroports de Paris m'avait fait toucher du doigt des questions cruciales telles que la durabilité urbaine de structures très changeantes qui jouent pourtant un rôle pérenne dans la métropole, ou la fabrication des lieux de la mobilité, parfois qualifiés de « non-lieux ». Je n'ai jamais adhéré pleinement à ce terme (pour un architecte, tout lieu a une nature positive) mais il m'a stimulée comme notion critique caractérisant des lieux supposés technicisés, mondialisés, métropolisés, et qui pourtant n'en demeurent pas moins singuliers à chaque fois. Autrement dit, ces questions qui me taraudaient au quotidien, je souhaitais les approfondir avec une distance critique qui me semblait pouvoir être développée dans le milieu de l'enseignement et de la recherche.

Pierre Veltz, qui était alors directeur de l'Ecole des Ponts, joua un rôle important dans ce nouveau pas. Je l'ai sollicité au printemps 2002, quelques

---

<sup>15</sup> Nathalie Roseau, « La reprise » in Paul Andreu et Nathalie Roseau, *Paris CDG-1*, B2 Editions, 2014, pp.171-187.



mois après mon retour à Aéroports de Paris à la suite de mon premier congé de maternité. Ce moment de ma vie, essentiel à plusieurs titres, m'avait permis de mettre à distance un certain nombre d'embarras qui m'encombraient dans mon travail d'architecte et de chef de projet. Même si je continuais à suivre dans ses grandes lignes, le projet sur lequel je travaillais (la rénovation de l'aérogare 1), le recul personnel dont je bénéficiais venait à point nommé alors que Paul Andreu allait quitter l'entreprise, « atteint » par l'âge de la retraite, pour monter sa propre agence, hébergée dans une impasse près du parc Montsouris. En parallèle des projets menés à Aéroports de Paris, j'allais être amenée à travailler pour lui sur quelques concours, mais l'essentiel des projets se situant à l'étranger, notamment en Chine, ma nouvelle vie ne pouvait être compatible avec un éloignement régulier, et je déclinais à regret sa proposition de poursuivre plus longuement cette collaboration. Par ailleurs, au vu des remous qui agitaient l'entreprise Aéroports de Paris encore ébranlée par le tournant des événements de 2001 et alors que j'étais encore incertaine quant à la place de l'architecture dans la stratégie d'entreprise, la perspective d'un départ et d'un changement professionnel se faisait plus explicite, me conduisant à regarder vers d'autres horizons.

A l'origine, j'avais sollicité Pierre Veltz pour lui proposer un enseignement, compatible de fait avec la poursuite de mon activité professionnelle. Un cours de plus, ce n'était pas sa priorité mais plutôt celle de la réforme du Mastère Spécialisé « AMUR » dédié à l'aménagement et la maîtrise d'ouvrage urbaine, qu'il voulait engager en profondeur et pour laquelle il cherchait un pilote, persuadé que la question de la professionnalisation de la maîtrise d'ouvrage urbaine devenait cruciale (il allait lui-même l'expérimenter lorsqu'il prendrait en 2010 la tête du projet Saclay en tant que directeur de l'Etablissement public d'aménagement). Il me proposa d'y travailler, étant entendu que cela représentait un mi-temps, peu compatible avec le travail de projet que je menais à Aéroports de Paris. C'est alors dans une série d'allers-retours que nous nous sommes mis d'accord pour une venue à plein temps, avec l'engagement d'une thèse de doctorat, projet qui ne m'était pas venu à l'idée lorsque je l'avais sollicité, mais qui constitua une des décisions les plus importantes de ma vie professionnelle.

La réforme du Mastère n'était pas chose facile. D'abord parce que la notion de réforme implique nécessairement une remise à plat et des transformations parfois profondes. Avec une équipe en place, certes divisée mais confortée par la réputation de la formation et son âge canonique (40 ans à l'époque), la démarche était délicate et j'ai pu bénéficier de l'aide de Pierre Veltz, de Philippe Courtier, son successeur en 2004, et d'Alain Neveu, directeur adjoint, dont j'ai pu apprécier la finesse d'analyse. La maîtrise d'ouvrage était par ailleurs un monde encore flou pour moi. Au sein d'Aéroports de Paris, je l'avais

côtoyée mais il s'agissait d'un contexte particulier. D'abord je travaillais sur des infrastructures et superstructures pilotées par une seule autorité ; ensuite, j'exerçais comme maître d'œuvre architecte. Tout ceci était donc, il faut le reconnaître, relativement nouveau même si la matière de l'urbanisme m'était, elle plus familière.

Travailler à la conception du Mastère AMUR qui est destiné à former de jeunes professionnels aux pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement, c'était d'abord travailler sur le temps, celui d'un savoir qui sera mobilisé pour se nourrir et se transformer au cours de la vie professionnelle, au-delà des contextes qui ont pu être ceux de sa transmission initiale, et en anticipant les modifications inéluctables qui affecteront la pratique de l'urbanisme. Cette conviction, je l'ai partagée avec les enseignants qui ont œuvré au sein du Mastère<sup>16</sup>. Qu'il s'agisse de cours développant des ancrages disciplinaires sur des enjeux transversaux, ou de séminaires consacrés à des questions territoriales que nous voulions plus ouverts à l'élargissement interdisciplinaire, notre préoccupation constante était de nous saisir des questions vives de l'urbanisme contemporain pour affermir le positionnement réflexif et professionnel des étudiants que nous formions.

Œuvrer à l'avenir d'une formation, lieu à la fois de transmission et de projection, c'était ensuite maintenir ce lien entre l'action et la réflexion, en refusant d'opposer ce que l'on nomme un peu trop rapidement le « professionnel » et l'« académique », sans prendre conscience des clivages que les mots produisent. Au contraire, je souhaitais précisément articuler les deux, persuadée que l'action ne peut se faire sans une prise de distance raisonnée, et que la production de connaissances peut se nourrir d'une acculturation au faire.

Enseigner, c'est enfin s'exposer et dialoguer avec des étudiants dont la jeunesse se manifeste souvent par une soif de comprendre et d'agir. Cette confrontation a été d'autant plus fructueuse que la formation du Mastère nous permet d'accompagner pendant quinze mois, le mûrissement des étudiants. La transformation des idées et l'accomplissement des positions font ainsi partie des processus de la formation, qui se poursuivent au-delà. Il m'est toujours très agréable de revoir, quelques années après leur sortie, les diplômés du Mastère, pour échanger autour de ces moments où nous étions de part et d'autre (élève et professeur) mais ensemble, et dialoguer autour des métiers qu'ils

---

<sup>16</sup> Claude Prelorenzo bien sûr avec qui nous avons conçu le projet, Antoine Picon, Vincent Renard, Jean-Jacques Chevallier, Daniel Behar, Françoise Fromonot, Stéphane Füzesséry, Sasha Hourwitch, Rhoda Mac Graw. Enfin Martine Liotard, Lionel Rabilloud, Patricia Pelloux, Valéry Didelon, Marie Jorio et Jacques-Joseph Brac de la Perrière, ont par ailleurs été des directeurs de projets particulièrement inspirants pour l'évolution de la dimension professionnalisante du Mastère.

pratiquent. Parfois commanditaires d'études, forces de proposition pour des ateliers internationaux, ou tout simplement croisés lors d'événements ou de missions, nous nous apercevons que le monde de l'urbanisme est petit, mais surtout que les trajectoires des uns et des autres se fortifient au prisme des choix que nous opérons.

S'il nous a permis d'explorer les questions urbaines aux frontières, l'enseignement par le projet que j'ai souhaité accentuer au sein du Mastère, nous a permis d'approcher de près les pièges et les richesses de la « pluridisciplinarité ». Cette culture du projet, nous avons pu la déployer tout au long du cursus du programme. L'atelier « métropolitain<sup>17</sup> » projette les étudiants dans une situation française, grand-parisienne alors, aujourd'hui méditerranéenne, éclairée par une visite de quelques jours dans une ville européenne<sup>18</sup>. L'atelier « international » que nous avons monté avec Claude Prelorenzo en Asie (à Shanghai puis Tokyo, avec quelques étapes à Istanbul et Seoul) et poursuivi avec Jacques-Joseph Brac de La Perrière (cette année il a eu lieu à Singapour), nous permet d'enseigner la posture du décentrement dans des contextes à la fois étrangers et critiques pour nos propres questionnements européens. Enfin le Projet de Fin d'Etudes permet de resserrer les liens entre formation et profession, au travers des « commandes » que nous élaborons en lien étroit avec des acteurs du Grand Paris, sollicités parfois à plusieurs reprises pour des études dont se saisissent les équipes d'étudiants.

En collaborant avec les acteurs du Grand Paris - Collectivités, OIN et EPA, Société du Grand Paris et acteurs de l'aménagement foncier, immobilier, de réseaux, Think tanks... -, c'est non seulement à différentes situations que nous nous sommes attelés mais aussi à l'évolution de l'« idée » du Grand Paris depuis la consultation internationale qui l'a relancé fin 2007, jusqu'à sa traduction opérationnelle. Si la consultation renouvelait les questions auxquelles je m'étais déjà confrontée lors de mon passage à la DREIF et la DATAR, elle interrogeait aussi les frontières entre maîtrise d'œuvre et maîtrise

---

<sup>17</sup> Animé successivement par Jean-Pierre Pranas-Descours, Gilles Delalex, Nicolas Février, Jacques-Joseph Brac de La Perrière avec Lise Mesliand, Romain Boursier, Jim Njoo, Marie Jorio.

<sup>18</sup> La préparation des ateliers du Mastère nécessitait que je définisse des références à visiter et à analyser pour les étudiants. A mon arrivée à l'Ecole des Ponts, Jean-Pierre Pranas-Descours qui venait d'achever l'exposition *Territoires partagés* au Pavillon de l'Arsenal, peu après la relance de la réflexion métropolitaine par la nouvelle mandature parisienne de Bertrand Delanoë, m'a permis de découvrir les opérations achevées aux Pays-Bas, à Rotterdam et Amsterdam notamment. Les villes de la Hanse m'avaient de longue date conquise, et le parcours des extensions urbaines réalisées sur les anciens docks et darses des ports hollandais a été d'une grande richesse. Plus tard, prise par le goût de ces visites, j'ai eu plaisir à préparer les futurs voyages d'études qui devaient inaugurer le début de l'année du Mastère. Pour cela, je prenais l'habitude de partir en éclaireuse dans les villes européennes, munis de guides spéciaux pour arpenter la ville et sa périphérie, visiter les lieux d'extension ou d'acupuncture, comme à Breda, Hambourg, Berlin, Anvers.

d'ouvrage urbaines, sujet essentiel de réflexion pour la formation dans laquelle nous enseignions. Le compagnonnage avec des collègues enseignants et partenaires, a été ici essentiel pour réussir le défi d'asseoir une culture professionnelle du projet qui s'est poursuivie grâce à Jacques-Jo Brac de La Perrière qui m'a succédée en 2016 à la direction du Mastère.

Lorsque je m'attelais à la réforme du Mastère, j'ai pu replonger dans une série de nouvelles lectures. A la fois pour l'exercice de la thèse et pour la réflexion sur la réforme du Mastère, il me fallait renouer avec les controverses urbaines et l'actualité des débats. La lecture de l'ouvrage *Mutations*, Rem Koolhaas, fut à ce titre salutaire même si, effrayante et stimulante en même temps, elle paraissait décalée par rapport à la culture et aux enseignements que j'avais reçus à l'Ecole des Ponts ou l'Ecole d'Architecture. Si la question de la ville hypermoderne m'intéressait, c'est aussi parce que le séjour à Roissy m'avait immergée pendant de longues années dans cette « ville du réel » que décrivaient Koolhaas (*La ville générique*), Hans Ibelings (*Supermodernisme*) ou Deyan Sudjic (*The 100 Mile-city*)<sup>19</sup>.

## **L'entrée en recherche**

Avant d'exercer mon métier d'enseignant-chercheur, la question de la recherche s'était posée à moi plusieurs fois. Deux occasions s'étaient présentées. La première que j'ai déjà évoquée, lorsque j'étais à l'X, étudiant les mathématiques financières. La perspective possible d'un DEA suivi d'une thèse, m'avait été proposée par Laure Elie, professeure de mathématiques, que je n'avais finalement pas suivie, malgré l'intérêt que je portais pour la matière et son enseignement. La deuxième apparut à la fin de mes études à l'Ecole des Ponts, suggérée par Gabriel Dupuy dont j'avais suivi avec grand intérêt le cours devenu un classique « Systèmes et Réseaux », et qui me proposait de réaliser un travail de recherche sur la question des parkings. A l'époque, je n'avais pas bien compris le sens de cette proposition, d'autant que les parkings n'étaient pas encore devenus un objet prisé des architectes. Leur devenir, entre transformation et réversibilité ; leur statut d'infrastructure invisible et omniprésente à la fois, constituent pourtant des questions stimulantes. Mais la rencontre n'avait pu se faire car je souhaitais à ce moment-là exercer sur un plan plus opérationnel.

---

<sup>19</sup> Deyan Sudjic, *The 100 Mile City*, Harvest/HBJ Books, 1993 ; Stefano Boeri, Rem Koolhaas, Stanford Kwinter, Hans Ulrich Obrist, Nadia Tazi, *Mutations, Harvard project on the city*, Actar, 2000 ; Hans Ibelings, *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, Paris, Editions Hazan, 2003.

## La thèse comme apprentissage

La troisième fois fut la bonne, là encore suggérée par un tiers, Pierre Veltz qui, lorsque nous étions en discussion autour de mon arrivée éventuelle à l'Ecole des Ponts, me conseilla vivement de m'entretenir avec Antoine Picon, rencontre que je ne regretterais pas eu égard au compagnonnage intellectuel dont j'ai pu bénéficier de sa part depuis. Cette période de la thèse a constitué une sorte de sanctuaire (ce fut l'un des excellents conseils de Stéphane Füzesséry, de m'inviter à « sanctuariser » le temps et le lieu pour la recherche) mais aussi une transition nécessaire entre deux moments professionnels, le projet d'architecture d'une part, le travail scientifique d'autre part. L'angoisse m'a saisie parfois au début de mon parcours, celle de m'être trompée en quittant la « pratique » du concret pour me plonger dans la « réflexion » de papier. Si maintenant cette crainte à propos des effets de mon travail ou de son utilité sociale s'est estompée, il est évident que l'enseignement au sein du Mastère AMUR et le pilotage de la formation m'ont aidée à la surmonter, avant que je ne comprenne que la recherche en soi était autant un métier de réflexion que d'action. La réflexion sur la réforme du Mastère AMUR m'a aidée à franchir ce cap, et sans doute Pierre Veltz, lorsqu'il m'avait proposé en 2003 cet attelage entre le mastère et la thèse, avait-il en tête que ces deux pôles seraient complémentaires, me permettant de trouver la bonne orientation.

La définition de mon sujet de thèse s'était déjà amorcée dans mon bureau d'Aéroports de Paris lorsque j'étais sur le départ, en train de clore mes dossiers pour les passer à mes successeurs. La question des formes de la ville des flux m'intéressait vivement, puisque c'est sur cette aporie que je m'étais heurtée pendant les six années de ma pratique. Je l'ai faite évoluer ensuite, grâce au temps propédeutique que permettent les premiers mois de la thèse. Grâce aussi à des échanges, comme ceux que j'ai pu avoir avec Frédéric de Coninck et Patrice Flichy qui, avec Antoine Picon, m'ont mise sur la voie de l'imaginaire, en me conseillant des lectures fructueuses<sup>20</sup>. Alors que pour certains, elle paraissait incompatible avec une forme d'orthodoxie de la recherche, la bizarrerie apparente du parcours qui m'amenait là, constituait pour eux une grande richesse, dont il fallait tirer parti pour construire le sujet. J'ai dès ce moment gardé en tête cette idée que le sujet de recherche est d'abord

---

<sup>20</sup> Paul Ricoeur, *Du texte à l'action, Essais d'Herméneutique*, Paris, Seuil, 1969 ; Paul Ricoeur, *Temps et récit*, Paris, Seuil, 1983-1985 ; Paul Ricoeur, *L'idéologie et l'utopie* [1997], Paris, Seuil, 2005 ; Michel Foucault, *Les mots et les choses* [1966], Collection Tel, Gallimard, 1990 ; Michel Foucault, *L'archéologie du savoir*, NRF, Editions Gallimard, 1969 ; Patrice Flichy, *L'imaginaire d'Internet*, Editions La Découverte, 2001 ; Bronislaw Bacsco, *Lumières de l'utopie*, Payot, 2001 ; Antoine Picon, *Les saint-simoniens, Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, Coll. Modernités, 2002 ; Michèle Riot-Sarcey, Thomas Bouchet, Antoine Picon (Dir), *Dictionnaire des Utopies*, Paris, Editions Larousse, 2002.

personnel compte-tenu d'une part, de l'investissement qu'il représente pour celui qui va le porter et d'autre part, de l'obsession qu'il va revêtir pour le chercheur. De par cet attachement, il lui est propre et se construit à partir de son expérience et de son cheminement.

A cet égard, l'expérience d'Aéroports de Paris devait éclairer mon itinéraire de chercheur débutant, tandis que je devrais prendre le recul nécessaire par rapport à ces objets qu'il fallait maintenant regarder à distance pour mieux les saisir. J'ai pu comprendre que ces différents angles croisés et parallèles par lesquels j'observerais l'objet aéroportuaire, par la « mise en regard » de la pratique et la recherche d'une part, par la « mise en miroir » des terrains étrangers et locaux d'autre part, serait une caractéristique intrinsèque de ma *manière* de chercher, que je déploierais dans mes projets ultérieurs sur les infrastructures et les métropoles.

L'itinéraire solitaire et intellectuel que j'allais emprunter semblait s'éloigner de l'action collective dont relevaient mes précédentes expériences, la planification urbaine ou le projet d'architecture. Toutefois, comme je l'ai dit plus haut, ces craintes sur un éloignement de l'action et du réel, se sont progressivement estompées, car j'ai compris que la rhétorique qui mâtinait les discours des projets, devait être mise en critique par la recherche pour mieux comprendre ce qu'elle masquait. Plus largement, la recherche permettait une mise à distance salutaire pour saisir l'espace au sein duquel se dessine la possibilité du projet.

Revenir comme apprentie chercheuse sur ma pratique, celle des aéroports à la construction desquels j'avais participé, c'était comprendre le faisceau des représentations qui la travaillaient. La confusion des rôles, celui que je quittais d'une part, d'acteur, et celui que j'endossais d'autre part, de chercheur, était dans un premier temps complexe à gérer et, à tout le moins, il convenait d'être claire sur les postures adoptées. La thèse portait sur l'imaginaire de la ville aérienne, à travers l'histoire des scènes parisienne et new-yorkaise. Le déplacement, autant physique qu'intellectuel, vers New York pour enquêter sur l'histoire de ses aéroports avant de revenir vers Paris, fut salutaire pour décroiser et recroiser les intuitions, ouvrir de nouvelles pistes. Si la thèse constitue un exercice solitaire, elle ouvre aussi à des réseaux d'idées qui ne connaissent pas de frontières. D'autres sphères m'ont permis de développer cette prise de distance. C'est ainsi du côté de l'histoire des techniques mais aussi de la culture visuelle, de l'étude de l'imaginaire et de l'hyper-modernité, que j'ai décentré mon regard pour mieux saisir mes objets.

Dans cet exercice, des ouvrages sont apparus essentiels pour orienter mon travail. Ainsi en est-il des écrits de Michel Foucault dont la lecture (*Les mots et*

*les choses* et *L'archéologie du savoir*) me permet de mettre à distance et de rationaliser l'ensemble des sources (textuelles, iconographiques) que j'avais accumulées avec l'intuition qu'elles formaient un tout cohérent mais où le discours était tellement prégnant, qu'il fallait le constituer comme l'un des fils directeurs de leur exégèse. La notion d'« énoncé » par ailleurs développée par Gilles Deleuze a structuré l'histoire que j'ai élaborée, en ayant à l'esprit un autre ouvrage qui m'a beaucoup influencée, *L'imaginaire d'Internet* de Patrice Flichy qui s'appuyait en particulier sur les travaux de Paul Ricoeur pour développer une réflexion sur l'imaginaire technique. La transition élaborée dans le passage de l'utopie-projet à l'idéologie-légitimation, a constitué une lecture limpide pour le champ que j'étudiais, montrant d'une part la contribution que ce dernier pouvait avoir à l'étude des innovations et de l'imaginaire technique, d'autre part, les parentés que peuvent avoir des objets aussi éloignés en apparence que l'aviation et l'internet.

Dans cet exercice, la recherche en archives a constitué un socle de mon travail, permettant d'asseoir une certaine rigueur dans la détermination d'une sélection la plus exhaustive possible de sources relatives à mes questions de recherche. Mené à New York et Paris dans plusieurs lieux, le travail en archives m'a procuré un grand plaisir, me permettant de plonger dans les grandes idées et les petits arrangements, de dériver vers de nouvelles découvertes et des questions qui se reformulaient ou apparaissaient de manière inédite. C'est presque maintenant une forme d'hygiène, le « retour » aux archives étant toujours le gage d'une avancée fructueuse pour la recherche. Le travail en archives, complètement neuf pour moi qui venais d'études scientifiques et de pratiques opérationnelles, m'a permis de découvrir des trésors : les archives universitaires, notamment américaines, telles que les Special Archives de la bibliothèque d'Avery à Columbia University (notamment celles de Hugh Ferriss) ou de Yale University (celles d'Eero Saarinen); les archives d'entreprise telles que celles d'Aéroports de Paris ou de collectivités telles que la Région ; les archives plus privées telles que celles de Jacques Tati<sup>21</sup>. La cartographie des archives que j'ai visitées et consultées s'est constituée au fur et à mesure de la définition de mon objet de recherche, de la scène d'acteurs qui l'avait constitué, des ouvertures (médiat et arts) qui me semblaient

---

<sup>21</sup> Les sources consultées pour ma thèse ont été nombreuses et m'ont permis de découvrir le monde des archives. Archives de Harvey W. Corbett, William A. Delano et Chester H. 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 ; Archives de Skidmore, Owings et Merrill (Som), Agence Som, New York ; Fonds Robert Moses et Fonds Fiorello LaGuardia, New York Public Library, New York ; Archives de Eugène Beaudouin et Marcel Lods, André Lurçat, Henri Prost, Institut français d'architecture, Paris ; Archives de Le Corbusier, Fondation Le Corbusier, Paris ; Archives de la Région Île de France, Paris ; Archives nationales, Paris ; Archives du musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget ; Archives d'Aéroports de Paris, Orly.

importantes et m'amenaient vers d'autres lieux, des figures professionnelles qui me semblaient incontournables. Cette démarche de travail qui s'est déterminée à partir de mes questions (des interrogations du temps présent qui ont orienté mon travail sur l'imaginaire à partir des prismes de Foucault et Flichy) et non à partir d'une discipline que j'aurais a priori choisi d'emprunter, m'a conduit finalement à faire un travail s'apparentant à celui de l'histoire. Démarche que finalement je choisirais de prolonger dans mes travaux à venir (en revenant sur Hugh Ferriss et la culture aérienne, ou à travers le mémoire d'Habilitation que je présente ici). Démarche qui m'a permis de nouer des liens d'affinités avec de nombreux collègues historiens (de la culture visuelle avec Vanessa Schwartz, des techniques avec Marie Thébaud-Sorger, de la ville avec Loïc Vadelorge). Pour le dire simplement, j'ai convergé vers l'histoire à partir de mes préoccupations contemporaines (le non-lieu, l'imaginaire, le palimpseste), forgeant ma démarche historique à partir de fils directeurs qui procédaient de ces questionnements.

Les hésitations caractéristiques qui portent sur l'exercice de la thèse et la pratique de la recherche, ont aussi jalonné cette période. La relation à Antoine Picon qui dirigeait ma thèse, s'est avérée à ce titre rassurante et fructueuse, jamais déstabilisante, toujours exigeante. Tous les six mois, nous nous rencontrions sur la base d'écrits : peu de remarques mais toujours percutantes, que je laissais décanter pour apprécier toute leur saveur avant de reprendre le travail. L'écriture de la thèse enfin, qui m'a pris quasiment une année, a constitué encore une autre phase du travail, plaisante et en même temps difficile. Car il s'agissait maintenant de produire le fruit de mes recherches, et surtout de le mettre en récit, l'écriture constituant elle-même un acte de la recherche dans la mesure où elle assemble, converge, cristallise.

### **Publication et réception**

La soutenance de ma thèse début 2008<sup>22</sup> a constitué une *épreuve* passionnante. Parce qu'elle achevait d'abord un cycle qui avait constitué un pari pour moi, entre le confort relatif d'une responsabilité professionnelle et le risque mesuré d'une réorientation vers la recherche. Parce qu'elle constituait ensuite un aboutissement de mon travail de questionnement sur ces objets que j'avais investis de près et mis à distance. Parce que, enfin, l'exercice même de la soutenance m'a permis de débattre avec le jury, devant un public réunissant famille, amis, collègues, sur l'ouvrage et la recherche, pendant plusieurs heures

---

<sup>22</sup> Le jury était composé de Patrice Flichy, Claude Massu, Antoine Picon, Vanessa Schwartz. La soutenance a eu lieu le 10 janvier 2008.



et de façon privilégiée avec des chercheurs en qui j'avais beaucoup d'estime. Ce fut indubitablement un jalon important de mon itinéraire de recherche.

La transformation de la thèse en livre, a constitué une dernière étape de ce processus, avec ce souci d'être encore une fois la plus sobre possible dans l'énoncé, à l'écrit comme à l'image. La réception du livre, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*<sup>23</sup>, m'a beaucoup intéressée, surprise aussi, car elle a ouvert d'autres cercles de discussion qui n'avaient pas été prévus lors de son écriture solitaire. Avec les librairies et les cercles scientifiques en France et à l'étranger, c'est du côté des praticiens que la thèse m'a (re)-conduite à travers plusieurs démarches artistiques auxquelles j'ai été associée : le collectif *Nogo Voyages*, les expositions *Terminal P* à la Panacée de Montpellier et *Aéroports-Mondes* à la Gaîté Lyrique, le travail du photographe Bertrand Stofleth sur les paysages de l'aéroport<sup>24</sup>. D'autres rencontres de ce type reviendraient et je me suis aperçue que les artistes étaient souvent là où se situait l'avant-garde, percevant de manière fine, les soubresauts et les interstices de ce qui était là, invisible mais bien présent.

La communication de mes travaux s'est aussi traduite à diverses occasions scientifiques, dont certaines pendant l'élaboration de ma thèse, qui m'ont beaucoup aidée. Ainsi, le colloque de l'association Transport Traffic and Mobility organisé en 2006 à La Sorbonne et l'Ecole des Ponts par Matthieu Flonneau et Vincent Guigueno (avec une conférence inaugurale de Bruno Latour), m'a permis de faire la connaissance de Marie Thébaud-Sorger et Patrice Bret autour d'un atelier dédié aux mobilités aériennes, qui a préfiguré notre collaboration à venir, et m'a conduite à soumettre une proposition d'article au *Journal of Transport History*, sur le premier chapitre de ma thèse qui portait sur la médiatisation de l'exploit aérien à Paris et New York dans les années 1910<sup>25</sup>.

D'autres communications et publications m'ont été proposées par le GRAI, Groupe de recherche Architecture et Infrastructure, et ses directeurs scientifiques Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard, à l'occasion d'un

---

<sup>23</sup> Publié aux Editions Parenthèses, Marseille, Librairie de l'Architecture et de la Ville, 2012, 304 pages avec le soutien du Centre National du Livre.

<sup>24</sup> Expositions *Terminal P* et *Aéroports/Villes mondes*, qui se sont tenues respectivement à La Panacée, Centre d'Art Contemporain de la Ville de Montpellier (du 18 juin au 28 août 2016), et à la Gaîté Lyrique (du 23 février au 28 mai 2017). <https://gaite-lyrique.net/evenement/aeroports-ville-monde>; <https://www.kerwinrolland.com/terminal-p-in-progress/>; Stéphane Degoutin et Gwenola Wagon, *Psychanalyse de l'aéroport international*, Les Presses du Réel, 369 Editions, 2018 ; <https://www.ateliersmedicis.fr/le-reseau/projet/aeropolis-7570>

<sup>25</sup> Publié dans « Reach for the skies, aviation and urban visions, Paris and New York circa 1910 », *The Journal of Transport History*, Manchester University Press, Vol 30.2, pp.121-140, 2009.

premier colloque *La Métropole des infrastructures*, organisé en décembre 2003, puis d'un séminaire sur les *Temps des infrastructures*, organisé fin 2004, les deux ayant été publiés par la suite<sup>26</sup>. Ces contributions ont été très profitables. Elles m'ont d'abord associée à des collectifs scientifiques, et m'ont acculturée à l'environnement de travail des colloques, séminaires, journées d'études. Elles ont ensuite inscrit mes recherches solitaires dans des réseaux variés (histoire de la mobilité avec T2M, architecture des infrastructures avec les ouvrages du GRAI) qui ont nourri en retour ma curiosité et conforté des orientations de ma thèse. Enfin, par le biais des publications, elles ont aidé avec de premiers articles, à travailler l'écriture de la thèse.

Dans la foulée de la thèse, c'est à un troisième réseau, international, que je me suis attachée, celui de l'histoire de l'aviation, avec un colloque épique auquel j'ai participé en mai 2008 à Dayton, Ohio, berceau de la naissance et de l'invention des frères Wright, puis en septembre 2010 à Tacoma, un colloque annuel de l'association SHOT (Society for History of Technology), qui a donné lieu à une publication dans la revue *Transfers*<sup>27</sup>.

### **Le laboratoire comme collectif**

Si la thèse est un exercice solitaire, parfois monacal, dont la responsabilité incombe entièrement à son auteur, elle ne se mène pas pour autant en chambre. Des cadres professionnels et intellectuels lui permettent de se structurer, d'évoluer, de s'épanouir. Nous en avons déjà cité quelques-uns : la relation avec le directeur de thèse en premier lieu ; des rencontres avec des chercheurs ensuite ; les séminaires et colloques aussi qui permettent la discussion et la valorisation scientifiques des travaux. Enfin, le lieu professionnel d'élaboration et de production de la thèse constitue bien évidemment un cadre stratégique sur le plan intellectuel et pratique.

Mon parcours précédant mon entrée en recherche au LATTTS, n'a pas été compris de la même façon, ce qui montre qu'un laboratoire est aussi (et peut-être surtout) la somme de ses individualités. Certains, inscrits dans une vision de la recherche plutôt étanche par rapport à l'activité professionnelle, ne comprenaient pas cette réorientation, ou jugeaient qu'elle correspondait à un

---

<sup>26</sup> Publié dans « L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », *La Métropole des Infrastructures, XXè- XXIè siècles* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, Eds), Paris, Picard, pp.82-98, 2009 ; « Les métamorphoses de l'infrastructure, New York et l'imaginaire de la ville aérienne », *Le Temps des Infrastructures* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, Eds), Paris, L'Harmattan, pp.57-70, 2007.

<sup>27</sup> Publié dans « Airports as urban narratives, toward a cultural history of global infrastructures », *Transfers*, Berghahn Books, New York, Vol 2.1, pp.32-54, 2012.

redémarrage à zéro, considérant que ce qui avait été fait auparavant, au mieux pouvait servir à titre informatif, au pire était à oublier car risquant de pervertir l'objectivité scientifique. Ce n'était pas vraiment mon état d'esprit, considérant que ce que j'avais fait auparavant avait un peu de valeur, à la fois sociale et intellectuelle, ensuite parce qu'un autre courant de chercheurs, peut-être plus inscrits dans le canal historique du Latts, m'encourageait au contraire à poursuivre mon intuition, en mettant à profit et à distance ces années de pratique pour construire mon itinéraire de chercheur<sup>28</sup>.

Paradoxalement, ce qui m'a été d'une grande aide, ce sont les occasions répétées de sortir de mon champ. Sans doute parce que je m'intéressais d'une part à l'imaginaire comme « lieu de la coopération de mondes hétérogènes », d'autre part à « l'air » comme milieu qui par définition ne connaît pas de frontières. Inscrit dans la suite du séminaire « Imaginaire et technique » organisé par Patrice Flichy et Antoine Picon, que malheureusement je n'avais pu suivre (il eut lieu avant que je n'arrive), mais dont j'ai relu plusieurs fois le numéro de la revue *Réseaux* qui en a été publié, le séminaire « Objets » organisé par Robin Foot, Vincent Guigueno et Jean-Marc Weller, a été d'un grand intérêt pour moi, valorisant l'éclectisme de nos objets de recherche et la singularité de nos approches de recherche. Le partage de mon bureau avec Philippe de Lara, spécialiste de Ludwig Wittgenstein, a également été d'un grand apport, outre l'amitié de notre séjour commun. Là encore, il semblait que l'écart était grand entre nos préoccupations<sup>29</sup>. Pourtant, la discussion sur la dimension totalisante et totalitaire de la perception aérienne a constitué l'un des traits d'union de notre dialogue et surtout, j'ai appris à cette occasion que, au-delà des disciplines et des objets de recherche qui restent en définitive propres à chaque chercheur, ce sont surtout les affinités scientifiques qui créent des rencontres fructueuses. De ce point de vue, le LATTTS comme collectif hétérogène m'a beaucoup appris.

J'étais d'autant plus rassurée par la façon dont se réalisait mon dépaysement du monde professionnel et pratique des architectes et ingénieurs que j'avais quitté, que je gardais un pied dans les écoles d'architecture, et qu'un accueil chaleureux m'y était réservé, dans le cercle du GRAI (qui deviendrait quelques années plus tard, le LIAT)<sup>30</sup>. Ce laboratoire, partagé entre les écoles de

---

<sup>28</sup> Je pense ainsi à Jacotte Bobroff, Elisabeth Campagnac, Kostas Chatzis, Patrice Flichy, Robin Foot, Jean-Pierre Galland, Vincent Guigueno, Philippe De Lara, Nicole May, Pierre Veltz, Jean-Marc Weller, qui m'ont fait l'amitié de m'accueillir avec l'intérêt et l'écoute d'aînés, curieux des questions que je formulais. Certains, arrivés à l'âge de la retraite, ont quitté le laboratoire, sans cesser de s'intéresser à l'évolution des travaux du laboratoire. D'autres, souhaitant prendre le large, sont partis vers d'autres sphères, et c'est nous qui suivons leurs pérégrinations.

<sup>29</sup> Hormis la musique classique et l'œuvre de Debussy au piano qui constituaient l'un de nos sujets de discussion, dont les rapports à nos sujets de recherche étaient toutefois ténus.

<sup>30</sup> Le GRAI, Groupe de recherche Architecture et Infrastructure, fondé à l'ENSA Versailles en 1989 par Virginie Picon-Lefebvre et Claude Prelorenzo, a été un lieu pionnier de la recherche

Versailles et de Paris-Malaquais, fut pionnier sur la question des infrastructures dans leur milieu urbain. Le lieu de ses travaux a constitué un milieu stimulant et familier en même temps qui m'a permis de conserver mes attaches affectives et professionnelles avec l'architecture. Dans cette arène, j'ai pu présenter mes travaux pour la première fois devant mes pairs ; j'ai pu aussi écouter et rencontrer les travaux et approches de chercheurs avec qui j'ai continué d'entretenir des relations amicales et scientifiques<sup>31</sup>.

Au-delà du LATTS et du GRAI, de l'Ecole d'architecture et de l'Ecole des Ponts, ces milieux naturels dans lesquels je travaillais mes sujets, c'est l'ensemble du « campus » de la Cité Descartes qui a constitué mon environnement de travail, dont l'évolution au cours de la dernière décennie a été importante, du fait des chantiers immobiliers qui se sont multipliés, et de l'arrivée de nouveaux établissements, comme l'Ifsttar et l'Institut d'urbanisme de Paris. Les pionniers de Descartes associés à l'urbanisme, l'Institut Français d'Urbanisme, l'Ecole des Ponts, puis l'Ecole d'architecture de la ville et des territoires et l'Université Paris Est Marne-La-Vallée, avaient dessiné le cadre de cet environnement académique et scientifique, dédié à la recherche sur la ville. Au début un peu lâche, ce cadre s'est étoffé depuis, la création de nouveaux lieux comme les Labex, la génération d'autres encore, témoignant de cadres stimulants pour les projets de recherche, offrant diverses opportunités de collaboration dont il faut discerner l'intérêt potentiel sans pour autant se disperser.

---

en architecture sur la question des infrastructures. Il s'est étoffé sous la direction de Dominique Rouillard avant d'être transféré en 2007 à l'ENSA Paris Malaquais et rebaptisé LIAT, Laboratoire Infrastructure, Architecture et Territoire.

<sup>31</sup> Avec leurs directeurs, je pense à François Beguin, Gilles Delalex, Alain Demangeon, Rachel Malta (malheureusement disparue fin 2008), Caroline Maniaque, Virginie Picon-Lefebvre.



## II\_ TRAJECTOIRES SCIENTIFIQUES (2003-2018)

Cet itinéraire a construit ma pratique de recherche comme hybride. En ayant vécu l'exercice du projet, je courais le risque de paraître parfois trop proche de mes objets au risque de ne pas les mettre à la bonne distance. En même temps, cette proximité m'a conduit à créer ma propre méthodologie, en réponse à des hypothèses de recherche qui émanaient précisément de la pratique professionnelle. Derrière cette réflexion sur la pratique de recherche, c'est aussi la question de l'urbanisme comme discipline de recherche qui est posée. L'urbanisme et l'aménagement sont autant des pratiques que des savoirs, des domaines de connaissance que des logiques d'action. L'un et l'autre se nourrissent, nécessitant d'inventer leurs propres démarches, posant des questions épistémologiques. Les sources nées des allers-retours entre pratique et recherche qui ont structuré mon itinéraire professionnel auraient pu se tarir avec le temps, dans la mesure où depuis quinze ans je me suis sédentarisée à l'Ecole des Ponts et la Cité Descartes. Mais l'habitude intellectuelle qui a résulté de ces déplacements ne s'est pas perdue. Elle s'est même constituée en réflexe de chercheur, comme ferment de la construction de mes objets d'étude premiers et ultérieurs (l'aéroport, l'infrastructure, la métropole, le projet) et de ma manière de faire recherche. Cet enchevêtrement des deux « mondes », celui de la pratique et celui de la recherche s'est noué à l'articulation de mes enseignements, de mes recherches individuelles et collectives autour de ce qui est advenu depuis une dizaine d'années dans l'environnement dynamique du Grand Paris

### Objets de recherche

De manière croisée avec l'enseignement de projet que nous avons mené au Mastère AMUR, des opportunités m'ont été données de contribuer à des scènes professionnelles et politiques comme le cycle de conférences que Pierre Mansat et la Mairie de Paris nous ont proposé, à Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale et moi-même, d'organiser de 2011 à 2013<sup>32</sup>. Il

---

<sup>32</sup> Trois colloques ont été organisés à l'Hôtel de Ville de Paris par le Centre d'Etudes Européennes de Sciences Po Paris et le LATTs (Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Nathalie

s'agissait de réunir des panels de chercheurs, de praticiens et d'élus, pour approfondir dans une perspective internationale la question de la gouvernance des grandes métropoles. Cette idée du « Grand » me travaillait depuis longtemps, sans doute parce que je m'étais attelée très tôt à de « grands » ouvrages dont on dit aussi qu'ils sont « complexes ». Au moment où le cycle de conférences battait son plein dans les salons parisiens de l'Hôtel de Ville, j'ai été associée à la création en 2012 d'un collectif de chercheurs historiens, *Inventer le Grand Paris*, dont l'ambition était de produire, dans un cadre purement scientifique cette fois-ci, une histoire du Grand Paris, croisée avec celle de métropoles dont les destins avaient aussi été marqués par des épisodes d'agrandissement progressif<sup>33</sup>.

La notion d'infrastructure à laquelle je consacre mon mémoire inédit d'Habilitation constitue un autre objet de recherche, individuel cette fois-ci. Elle a d'abord été au cœur de ma formation et de ma pratique. Je l'ai vue aussi travailler l'idée métropolitaine et celle du Grand Paris en particulier depuis la consultation internationale. Le projet de super-métro du Grand Paris Express, s'il a pu décevoir maints observateurs qui attendaient plus et mieux des suites de la consultation, n'en est pas moins un événement qui va contribuer à transformer en profondeur le Grand Paris. Le mouvement d'hybridation que nouent la métropole et son infrastructure façonne les processus d'agrandissement des villes, les qualifie aussi comme l'ont montré mes recherches sur les aéroports. Le comprendre permet de saisir les échelles, les représentations et les pouvoirs que produisent ces grands artefacts territoriaux ; de rentrer dans la boîte noire du projet qui les fabrique, et ce faisant d'être à même de saisir les différents aspects historique, spatial, social, qui les font appartenir pleinement à la ville ; d'étudier les frontières qui les façonnent ou les cloisonnent, pour interroger leur rôle dans les trajectoires urbaines. Cette question est aussi au cœur des retours que je fais régulièrement sur mes premiers objets de recherche, l'aéroport et la culture aérienne, par lesquels j'engagerai ici cette partie sur la construction scientifique de mes objets de recherche.

---

Roseau, Tommaso Vitale). *Paris, Métropoles, Le défi de la gouvernance*, 01-02/12/2011 ; *Governing the Metropolis, Powers and territories, New directions for research*, 28-30/11/2012 ; *Innovations et fabrique de l'identité métropolitaine* 26-27/11/2013.

<sup>33</sup> Les quatre colloques d'*Inventer le Grand Paris* ont été organisés de 2013 à 2016. *1911-1919*, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 05-06/12/2013 ; *1919-1944*, Auditorium du Petit Palais, Paris, 01-02/12/2014 ; *1940-1970*, Auditorium du Petit Palais, Paris, 01-02/12/2015 ; *1970-2000*, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville, 01-02/12/2016. Les actes des colloques sont publiés sur le site web [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr)

## Ville aérienne/Ville aéroport

Le premier objet est à la fois l'incipit et le leitmotiv de mon parcours de recherche. J'y reviens sans arrêt, comme à un camp de base, dans une forme de circularité de ma trajectoire. A l'origine appréhendé professionnellement, je voulais comprendre l'« aéroport » à la lumière des interrogations que soulevait la complexité technique, architecturale, urbaine de ces artefacts, et des questions qu'ils posaient au projet. Au cours de mon séjour à Aéroports de Paris, j'ai eu un certain nombre de réponses à ces questions, mais ce passage m'a aussi amenée à formuler trois questionnements qui ont été à l'origine de ma thèse.

D'abord, *le temps* a constitué une question première pour moi qui travaillais sur des objets à la fois inscrits dans la durée - celle de leur fonction, de leur matérialité - et confrontés dans le même temps à une obsolescence chronique que l'historien Reyner Banham avait déjà observée dès 1962 dans son article « The obsolescent airport<sup>34</sup> ». Une deuxième question corrélée se posait alors, qui me préoccupait dans mon observation courante des mutations que subissaient les bâtiments et les paysages de l'aéroport : celle de *la forme* que pouvait revêtir cette « ville des flux ». Il me semblait en particulier que la dialectique décrite par Manuel Castells de « l'espace des lieux » versus « l'espace des flux »<sup>35</sup> devait sortir des sphères disciplinaires sans non plus tourner le dos à des questions architecturales telles que celles du lieu ou de la forme. La troisième question était celle de la relation à *l'urbain*, faite d'attraction et de répulsion, les deux pôles magnétiques de l'aimant aéroportuaire le modelant autant qu'ils transforment la nature de la ville. Cette relation me paraissait devoir être approfondie.

Ces trois questions m'ont amenée à poser la question de la différenciation des lieux infrastructurels, en décalage avec la notion de « non-lieu » défendue par Marc Augé dans son opus *Non lieux et surmodernité*<sup>36</sup>. A sa sortie, ce livre avait rencontré, un franc succès dans les écoles d'architecture au moment où je débutais mes études. Si le temps, la matérialité et l'urbain fondent l'attachement des infrastructures à leur territoire, il paraît difficile de les balayer d'un revers de la main en leur déniaient leur qualité de lieu, même si celle-ci se distingue nettement d'une urbanité plus familière. Cette dimension du lieu me paraissait d'autant plus importante que j'avais pu constater, à

---

<sup>34</sup> Reyner Banham, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, n° 132, octobre 1962, pp. 250-260.

<sup>35</sup> Manuel Castells, « L'espace des flux », in *La société en réseaux, L'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.

<sup>36</sup> Marc Augé, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.



travers mes lectures sur l'architecture des aéroports, que celle-ci avait été l'objet de nombre d'imaginaires qui la projetaient comme *autre-lieu*, alternatif ou futuriste (*U-topos*). Les échanges que j'avais eus avec des chercheurs du LATTS, me confortaient par ailleurs dans cette voie d'investigation. En ouvrant le coffre des vues et des projets qui avaient envisagé l'aéroport aux différentes étapes de leur construction, elle permettrait de rendre visibles les idées, les potentiels. En même temps qu'elle identifierait les réels et les écarts de ces projets, elle pourrait donner corps aux questions du temps, de la forme et de l'urbain.

Dans ce retour à l'étude pratique de l'aéroport comme lieu imaginaire, je me méfiais des convergences ou des ruptures radicales, adoptant par goût une posture relativiste qui pourrait certes m'être reprochée au moment où il faudrait « conclure », mais me permettait de garder en tête une interpellation que Vincent Guigueno m'avait lancée assez tôt, celle de s'interroger sur les supposés évidences ou consensus pour les contredire. Il fallait à mon sens prendre le contrepied de l'assertion du non-lieu pour considérer au contraire les territoires aéroportuaires comme des lieux façonnés et habités par des acteurs d'une ville donnée, inscrits dans la longue durée de leur aménagement. Ce besoin de rompre avec l'amnésie temporelle et spatiale s'est traduit par le choix de plusieurs « terrains » pour comparer, écarter, se distancier, se déplacer tout en *situant* l'imaginaire dont nous parlions. Les visions, souvent qualifiées d'irréelles ou de fantasmagoriques, ne sont en effet pas nées hors sol. Elles ont été conçues par des auteurs, inscrits dans une scène professionnelle qui s'est nourrie des contextes et des débats qui façonnaient leur ville d'ancrage. Si bien que les images qu'elles projettent constituent souvent un miroir, déformé, extrapolé, inversé, d'une réalité. Leur analyse offre dès lors la possibilité d'un prisme de compréhension de saisir autrement les villes qu'elles mettent en débat.

En travaillant l'aéroport comme lieu de projection (à travers l'étude des représentations, des images, des discours...) et comme construction spatiale et historique située, j'ai été amenée à explorer les archives, identifier les acteurs, cerner des controverses. Autrement dit, j'ai cherché à mettre en évidence la matérialité de ces artefacts pour les faire exister non pas seulement comme lieu physique mais aussi comme lieu pensé dans l'espace et dans la durée.

Les villes de New York et Paris, dont l'histoire partage des prouesses aériennes et aéroportuaires, ont par ailleurs dialogué maintes fois au cours de l'histoire centenaire de leurs aéroports. Leurs trajectoires « aéro-urbaines » témoignent d'énoncés communs et de destins différents. L'étude diachronique que j'ai menée a ainsi permis de mettre à jour les relations successives de miroir qu'ont nouées la ville et son alter ego aérien, qu'il s'agisse de l'utopie de la ville

aérienne - fiction ou réforme -, du projet de nouvelle infrastructure - monument ou monde en soi -, de la vitrine démonstrative ou du prototype explorant l'inédit au risque du revers. Dans ce fil commun qui entremêle les deux histoires, apparaissent toutefois des dissonances voire des oppositions, comme en témoigne par exemple la question de la patrimonialisation de lieux paradoxalement dessinés pour le futur. C'est une question que j'ai particulièrement étudiée au travers des controverses qui ont porté au tournant de 2001 sur le devenir de l'aérogare TWA de l'aéroport John Fitzgerald Kennedy, mises en regard du processus qui travaillait dans le même temps l'aérogare 1 de Roissy, au projet de réhabilitation duquel j'avais œuvré<sup>37</sup>.

Hong Kong constituait plus un éclairage qu'un troisième terrain. Il l'est devenu plus tard, en regard d'autres questionnements, parce qu'il avait constitué dès l'origine un cas presque extrême. Celui d'une ville qui précisément n'a pas cessé de considérer et d'affirmer que son infrastructure aérienne serait le support de sa réforme urbaine et dont le gouvernement a mis en œuvre ce dessein à travers un arsenal d'instruments et de politiques.

Les allers-retours entre situations m'ont enfin permis de mettre à distance mon expérience parisienne en commençant par le terrain new-yorkais, identifiant ainsi des questions qui m'ont permis d'éclairer sous de nouveaux angles et selon d'autres sources le terrain français. Ainsi, l'exploration de sources filmiques, littéraires, photographiques, est devenue une évidence au retour du cas américain. Au-delà, la question de la médiatisation est devenue un sujet en soi que j'ai pu explorer à travers l'étude de la presse mais aussi de la culture visuelle - un champ de recherche très actif aux Etats-Unis.

L'entrée par les figures professionnelles a également constitué une approche héritée du terrain américain. A travers l'examen des productions de Hugh Ferriss, des années 1920 aux années 1960, prolifiques et si bien archivées à l'Avery Library - textes, images, tribunes, échanges au travers des commandes qu'il recevait et honorait pour la presse, la publicité et les projets -, j'ai ainsi réalisé combien la trajectoire biographique du perspectiviste new-yorkais donnait à voir l'évolution contextualisée d'une pensée urbaine sur une question particulière : la relation de la ville à la mobilité aérienne<sup>38</sup>. Ce qui m'a conduit à m'intéresser à Marcel Lods (même s'il n'a pas construit d'aéroport)

---

<sup>37</sup> Nathalie Roseau, « The Obsolescence of the monument, the future of airport icons », *The Challenge of Change, Dealing with the Legacy of the Modern Movement* (D. van den Heuvel, M. Mesman, W. Quist, B. Lemmens, Eds), Amsterdam, IOS Press, pp.87-92, 2008. Nathalie Roseau, « Du récit à l'icône, imaginaire et architecture aéroportuaire », *Imaginaires d'infrastructure* (Dominique Rouillard, Ed), Paris, L'Harmattan, pp.91-104, 2009.

<sup>38</sup> Nathalie Roseau, « L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss, New York, 1916-1962 », *Marnes*, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2016, pp.191-237.

ainsi qu'à la façon dont les autorités aéroportuaires – la Port Authority of New York et Aéroports de Paris - médiatisaient leur action.

En définitive, ces travaux m'ont permis de montrer que l'aéroport n'est pas un « non-lieu » comme le voudrait Marc Augé, mais le résultat d'une alchimie complexe entre échelle globale et locale. Les phénomènes qui le façonnent transcendent pour partie les situations locales mais renforcent dans le même temps les effets de localisation. En considérant l'aéroport à la lumière de la thématique de la « ville réelle », ils m'ont permis de montrer que l'aéroport constitue une sorte de miroir. Un miroir qui ne reflète jamais que partiellement les choses. Un miroir qui déforme, retarde ou anticipe sa ville d'accostage, présente et future. C'est cet ensemble de distorsions complexes qu'a montré la thèse, dans ce va et vient entre Paris et New York, ces travaux ayant mis à jour l'espace dans lequel se sont élaborés les projets qui ont fait advenir ces lieux.

### La culture aérienne

Si l'étude des aéroports m'a amenée sur différents terrains géographiques, elle m'a aussi amenée vers des champs dont, lorsque j'ai débuté ma recherche, j'ignorais qu'ils puissent être si proches<sup>39</sup>. C'est ainsi par le fruit de rencontres amicales et inédites (ce qui pose la question des supposées cohérences auxquelles aspirent les regroupements d'équipes alors que les réelles affinités se nouent souvent à mille lieues l'une de l'autre) que je me suis retrouvée à collaborer pendant une longue durée (qui se poursuit encore) avec Marie Thébaud-Sorger que j'ai rencontrée pour la première fois en 2006 dans le cadre d'un colloque à La Sorbonne et à l'Ecole des Ponts sur l'histoire de la mobilité. Historienne des lumières, Marie avait réalisé sa thèse sous la direction de Daniel Roche sur l'invention du ballon par les frères Montgolfier<sup>40</sup>. C'est autour de la question de l'imaginaire que nos objets et travaux, en apparence éloignés du point de vue de la période comme des disciplines (histoire des sciences et techniques au XVIIIème siècle d'un côté ; histoire de

---

<sup>39</sup> Je me suis appuyée en particulier sur les ouvrages suivants : Leo Marx, *The machine in the garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press, 1964; Christophe Studény, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIème-XXème siècles*, Paris, Gallimard, 1995 ; Davis E.Nye, *Narratives and Spaces, Technology and the construction of american culture*, Columbia University Press, 1998 ; David Pascoe, *Airspaces*, Reaktion Books, 2001 ; David Pascoe, *Aircraft*, Reaktion Books, 2003 ; Marc Desportes, *Paysages en mouvement, Perception de l'espace et transports, XVIIIème-XXème siècles*, Paris, Gallimard, 2005

<sup>40</sup> *History, safety and sustainability of mobility*, International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Université Paris I Sorbonne, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, communication sur appel, 28/09/2006. Marie Thébaud-Sorger, *L'aérostation au temps des lumières*, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

l'urbanisme au XXème siècle de l'autre), se sont retrouvés. Dans le même temps s'élaborait un programme de recherche sur l'histoire culturelle de la vue aérienne à l'initiative de Mark Dorrian et Frédéric Pousin<sup>41</sup>, qui nous inviteraient toutes deux à intervenir dans le cadre d'un cycle de conférences aux côtés de Stephen Bann, Teresa Castro, Marie-Claire Robic, Gilles Tiberghien, Marina Warner, montrant tout l'intérêt qu'il y a à considérer l'imaginaire comme « lieu de coopération des mondes hétérogènes<sup>42</sup> ». Autour de l'histoire visuelle (de la photographie au cinéma), géographique, littéraire, se nouaient ici des perspectives plus larges qui me confortaient en même temps qu'elles ouvraient de possibles pistes d'investigation. Ces collectifs intégrés au cours de mon itinéraire de thèse et entretenus par la suite, ont joué un rôle dans ma démarche de chercheuse, toujours intéressée par des détours apparents pour renforcer mon ancrage sur l'objet que je travaillais.

Le travail que nous avons mené, Marie et moi, avec Patrice Bret, à travers la préparation d'un colloque sur « la culture aérienne » qui s'est tenu sur trois jours au Musée des Arts et Métiers, à la Cité des Sciences et au Musée de l'Air, s'est prolongé par une publication portant sur l'histoire culturelle de l'aéronautique, que nous avons conduite avec David Burigana, Gilles Chamerois, Caroline Moricot, Guillaume de Syon, pour ne citer que quelques-uns des auteurs de ce livre que j'ai rencontrés à cette occasion. Là cohabitaient des objets et des figures de nature différente - les machines, le pilote, l'aéroport, l'entreprise, l'enthousiasme populaire (en dépit de la catastrophe), les productions artistiques - que les auteurs approchaient selon diverses problématiques transversales - les frontières, les pratiques, les récits, les expériences, les spatialités - et dans une démarche transdisciplinaire qui mettait en relation des champs jusque-là disséminés pour l'étude d'un tel objet, de la littérature à l'urbanisme, de l'histoire de l'art à l'esthétique, de l'histoire des techniques à l'histoire politique<sup>43</sup>. Cette approche permet de circonscrire les « empreintes de l'air » sur nos cultures modernes, en identifiant d'une part la matérialité des évolutions qui ont jalonné ces systèmes technologiques de grande échelle, et d'autre part, le champ des représentations qui travaillent ces mutations.

---

<sup>41</sup> Respectivement Professeur d'Architecture à l'université d'Edimbourg et chercheur au Ladyss, Paris I. Le séminaire a donné lieu à la publication d'un ouvrage, publié en français et anglais. Mark Dorrian et Frédéric Pousin, eds, *Vues aériennes*, Genève, Metispresses, 2012.

<sup>42</sup> Formule introduite par Patrice Flichy et Antoine Picon, « Introduction », in Patrice Flichy, Antoine Picon (sous la direction de), « Technique et imaginaire », *Réseaux*, Hermès Science, vol. 19, n°109, 2001. Mark Dorrian, Frédéric Pousin (Eds), *Seeing from above: the aerial view in visual culture*, Londres, IBTauris, 2013.

<sup>43</sup> Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (Eds), *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, 2013.

La réception du livre a encore permis d'aller plus loin avec un séminaire au Centre Alexandre Koyré qui associait des discutants du livre comme Jean-Marc Besse et Sophie Poirot-Delpech. Grâce à leur lecture critique, ils nous ont permis par l'échange, d'aller plus loin encore dans l'approfondissement de nos préoccupations. Plus récemment, une invitation m'a été faite par Dominique Faria, professeure de littérature à l'Université des Açores, d'intervenir, sur l'île de Santa Maria, au cœur de l'Atlantique, en clôture d'un colloque très riche qui portait sur « l'influence de l'aviation sur l'espace et le temps ». Ce colloque nouait des parentés étroites avec celui que nous avons initié sur la culture aérienne presque dix ans auparavant<sup>44</sup>. J'ai retrouvé ici la possibilité d'une réflexion libre et sans frontières sur un objet, la mobilité aérienne. C'est autour de la positivité tragique de l'imaginaire, question qui se pose plus largement aux cultures techniques dans leur ensemble, que j'ai développé cette conférence conclusive. Avec Marie Thébaud-Sorger et Guillaume de Syon, nous voudrions poursuivre cette recherche au travers d'un projet portant sur l'Air et « l'Anthropocène », en écho avec le projet d' « Aéroène » développé par l'artiste argentin Tomas Saraceno et présenté tout récemment au Palais de Tokyo<sup>45</sup>.

Andrea Urlberger, l'un des auteurs de notre ouvrage *L'emprise du Vol*, avait déjà fait rentrer dans notre cercle la réflexion sur le travail de Saraceno. Andrea m'avait aussi associée à un programme de recherche du Ministère de la Culture, *L'architecture de la grande échelle*, qui portait sur un projet artistique et expérimental posant la question de l'habitabilité des aéroports et à l'occasion duquel j'avais fait la connaissance de Stéphane Degoutin et Gwenola Wagon, deux artistes à l'origine du collectif NogoVoyages, et de Markus Baader, fondateur de Raumlabor<sup>46</sup>. Ces dérives vers d'autres sphères n'en sont pas moins des détours par lesquels l'on revient toujours vers ses préoccupations.

---

<sup>44</sup> Colloque *Aviation : impact on time and space*, LPaz Forum 2017, Santa Maria Island, Açores, conférence de clôture (keynote), 07/09/2017 ; Publié in « Les territoires de l'air, une culture moderne ? » in Dominique Faria et al (Eds), *L'aviation : l'impact sur le temps et l'espace*, Editions du Manuscrit, à paraître, 2019.

<sup>45</sup> « On air », Carte Blanche à Tomas Saraceno, Palais de Tokyo, Du 17 octobre 2018 au 6 janvier 2019.

<sup>46</sup> Andrea Urlberger (Eds), *Habiter les aéroports, Paradoxes d'une nouvelle urbanité*, Genève, Métispresses, 2012. Cette publication concluait le programme de recherche *Airspaces* qui s'inscrivait dans le programme du Ministère de la Culture sur *L'architecture de la grande échelle*.

## Temps et infrastructure

Porter mon regard sur l'imaginaire de la ville travaillée par la mobilité aérienne m'a permis d'élargir la notion d'infrastructure. Il s'agissait ici de la considérer comme l'empreinte urbaine des pratiques du vol, qu'il convenait par conséquent de ne pas réduire à l'aéroport au sens stricto sensu du terme, mais d'observer à la manière d'un archéologue à travers les traces multiples qui se sont stratifiées sur la longue durée.

L'intérêt pour la notion d'infrastructure est à la fois celui d'une ex-praticienne et d'une chercheuse. En France, nous avons développé depuis longtemps un savoir-faire sur la conception des grands ouvrages d'art, qui procède de nos cultures techniques et architecturales et fait notre renommée à l'étranger. Toutefois, lorsque nous arpentons les villes espagnoles, hollandaises ou suisses, le paysage y révèle un savoir-faire des infrastructures qui articule d'autres échelles urbaines et territoriales et qui manque à nos cités françaises, la question de l'ancrage territorial et de l'appropriation de l'infrastructure restant parfois en suspens<sup>47</sup>. Or, le territoire n'est pas hermétique à l'infrastructure, la confrontation des échelles que produit l'arrivée de ces grands objets pouvant produire des obstacles, entraver les usages. Envisager l'infrastructure dans cette perspective ouvre d'autres possibles. Même si elle est peu habituelle en France, l'idée du métro aérien par exemple qui avait été défendue par les architectes lors des réflexions sur les tracés du Grand Paris Express, était intéressante, car elle pouvait renouer avec la ville de la troisième dimension que l'on peut arpenter à Tokyo par exemple, au-dessus, au-dessous, entre.

Il me semblait surtout que les infrastructures à venir n'auraient de valeur que si elles redonnaient de la valeur à l'existant et s'éloignaient de la tentation de l'oubli ou de la table rase. Pour travailler cette dimension historique et urbaine de l'infrastructure, il fallait œuvrer à l'élargissement scientifique de la notion, concomitamment à trois autres mouvements conjoncturels qui m'ont conduit à consacrer l'infrastructure comme l'objet de recherche de mon habilitation. Le premier, inscrit dans les *Science and Technological Studies*, s'est déployé au LATTS qui à la suite de ses travaux sur les réseaux, a engagé une réflexion transversale sur la question des infrastructures, lieu possible d'échanges entre nos approches et nos disciplines et qui a conduit à la

---

<sup>47</sup> Marcel Smets et Kelly Shannon, *The Landscape of contemporary infrastructure*, Rotterdam, NAI, 2010.

publication en 2017 d'un ouvrage<sup>48</sup>. Le deuxième, inscrit dans un champ plus opérationnel, celui de la relance du Grand Paris, procède de l'actualité du projet de super-métro, le Grand Paris Express, l'un et l'autre se nourrissant tout en suivant leurs trajectoires propres. Le troisième, inscrit dans une problématique historiographique, interroge enfin l'amnésie récurrente dont souffrent les grands projets, qu'il s'agisse des desseins infrastructurels ou des visions métropolitaines telles que celles du Grand Paris par exemple, point de départ du travail que nous avons mené autour du collectif *Inventer le Grand Paris*<sup>49</sup>.

Inscrits dans cette actualité scientifique et pratique, mes questionnements, déjà à l'œuvre dans mes travaux doctoraux et leurs prolongements, se sont donc élargis au rôle qu'occupent les infrastructures dans l'agrandissement des villes, en interrogeant notamment leurs temporalités et leurs spatialités urbaines. En quoi l'étude de la longue durée des infrastructures et de leur rapport particulier au futur, permet-elle de mieux saisir la grande échelle de leurs empreintes spatiales?

Ce sujet articule un certain nombre des questions déjà apparues au travers de mes recherches précédentes, sur l'amnésie des futurs passés, sur l'efficace de l'imaginaire, sur la dimension politique et symbolique de l'infrastructure. Il est devenu l'objet de recherches situées qui ont dessiné le cadre du mémoire inédit d'habilitation que je présente ici. Trois « figures » ont formé le panel des enquêtes qui constituent la colonne vertébrale de la recherche : l'infrastructure aérienne dans l'archipel hongkongais, le Grand Paris des « Trente Glorieuses », le parkway new-yorkais. Elles sont présentes depuis l'origine de mes recherches, parce qu'elles sont apparues dans le cadre de ma thèse, sans pour autant avoir fait l'objet d'un approfondissement, et parce qu'elles m'ont intéressée dans le cadre de mes enseignements à l'École des Ponts<sup>50</sup>. Les considérer dans un panel cohérent, a au début relevé davantage d'intuitions ou d'intérêts propres à l'étude de leur histoire qu'à une supposée cohérence a priori de ce corpus pour les questions de recherche posées. C'est pourtant à partir de ces situations particulières que j'ai pu comme avec trois

---

<sup>48</sup> Kostas Chatzis, Gilles Jeannot, Valérie November, Pascal Ughetto (eds), *Les métamorphoses des infrastructures, entre béton et numérique*, Bruxelles, Editions Peter Lang, 2017. Cet ouvrage fait suite à deux séminaires organisés à Etretat en 2014 et 2015 à l'initiative de Olivier Coutard.

<sup>49</sup> David Edgerton et Dominique Pestre, « De l'innovation aux usages, dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales : Histoire, Sciences sociales*, n°4-5, 1998, pp.815-837 ; David Edgerton, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013.

<sup>50</sup> En particulier l'œuvre du paysagiste Frederick Law Olmsted à laquelle je me suis intéressée très tôt. Frederick Law Olmsted, *Civilizing American Cities, Writings on City Landscapes*, Edited by S. B. Sutton, Da Capo Press, 1997 ; Witold Rybczynski, *A Clearing In The Distance: Frederick Law Olmsted and America in the 19th Century*, Scribner, 2000 ; Lire aussi de Catherine Maumi, *Usonia ou le mythe de la ville-nature américaine*, Paris, Editions de La Villette, Collection « Penser l'espace », 2008.

couleurs primaires, éclairer mes questions de recherche. Les « terrains » ont été autant formés par les questions que celles-ci ont été nourries par eux<sup>51</sup>.

### **L'efficace du plan, Histoire croisée des métropoles**

Derrière la question des temporalités, c'était à la question de l'efficace du projet que je m'adressais. Je m'y étais confrontée au sein d'Aéroports de Paris, quand il fallait tenir les intentions du projet, au-delà des aléas et des petits arrangements de la commande, des « besoins » des utilisateurs et de l'exploitation. Surtout, dans mes premières années à la DREIF, j'avais vécu le grand écart entre le confort apparent d'une démarche de pensée planificatrice à long terme et la multiplicité des actions qui façonnaient au quotidien son devenir concret. Derrière le vocable de « mise en œuvre » qui pour nous signifiait encore la possibilité d'une maîtrise, nous voyions aussi une certaine impuissance dans l'implémentation du « plan » que nous avons élaboré, même si son élaboration avait été partagée avec nombre d'acteurs de la région parisienne.

L'interrogation sur l'écart entre l'idée et le réel a continûment façonné les objets de ma recherche. Dans ma thèse, il s'agissait de comprendre à travers la notion d'imaginaire, quels étaient les effets des visions, posant la question de l'intentionnalité. Dans mon travail d'habilitation, il s'agit ici, à travers la notion de temporalité, de tracer le chemin des idées, des pratiques et des acteurs pour comprendre comment se détermine - par des intentions, des contextes, des hasards, des revirements - la matérialité des infrastructures. Les métropoles (New York, Paris, Hong Kong pour les principales) constituent le terrain d'investigation pour étudier ces objets infrastructurels. Aménageurs, architectes, édiles ; visions et projets (théories, concepts, plans, opérations) ; médiations, expositions, ouvrages, presse. A travers des artefacts considérés souvent comme étrangers ou souterrains, ces recherches au contraire les placent comme centraux pour comprendre les futurs passés et présents de ces villes. Le travail présenté dans le cadre de l'habilitation constitue à ce titre autant un essai sur l'urbanisme métropolitain qu'une recherche sur la question infrastructurelle.

---

<sup>51</sup> C'est encore ce qui s'est produit récemment lors d'un colloque auquel j'étais invitée par Nasrine Seraji de la faculté d'architecture de la Hong Kong University, qui portait sur l'infrastructure et la ville-territoire. Ce colloque m'a permis d'exposer in situ le cas hongkongais et le faire dialoguer avec les questions du colloque. « Country[Side] : Infrastructure for the city ? », Convenor Nasrine Seraji, Faculty of Architecture, Hong Kong University, 11th, 12th april 2019.



Il n'est alors pas anormal que je me sois intéressée assez tôt, à travers mes enseignements et mes travaux de recherche, à l'histoire du Grand Paris et des métropoles, et plus précisément à l'histoire de leur aménagement et des visions qui les ont projetées. Construction historique de longue durée, l'idée du *Grand* portée par les métropoles, qu'elle soit mise au superlatif ou au comparatif (plus souvent traduit par *Greater*), est une notion relativement floue qui a ouvert tout un champ de représentations. Pour ne parler que des jalons politiques du Grand Paris, celui de 1860 a été consacré par l'annexion des faubourgs de Paris et son extension jusqu'aux fortifications, tandis que cinquante ans plus tard, Louis Bonnier et Louis Dausset, les auteurs du plan d'extension de Paris, évoquent le « plus Grand Paris », rejoignant les cousins londonien et new-yorkais, le premier ayant été reconfiguré en 1889 sous le nom de *London County Council*, le deuxième ayant consacré la fusion des boroughs par la création institutionnelle au 1<sup>er</sup> janvier 1898 du *Greater New York*<sup>52</sup>.

Ces processus d'agrandissement n'ont pas cessé de se poursuivre depuis : par des changements d'échelles dans les représentations, les pouvoirs et les espaces ; par des cycles de transformation – réforme, absorption, crise, mutation. Plutôt qu'une nouvelle vision qui fait du présent table rase, je souhaitais comprendre la contemporanéité du « Grand Paris » au travers de cette stratification historique qui a superposé pendant cent-cinquante ans les discours, plans, institutions, projets, opérations qui participent de son épaisseur. Comprendre cette archéologie, c'est pour moi rentrer dans l'épaisseur complexe du *Grand* qui est déjà-là et non pas seulement à venir. C'est aussi saisir les faces politiques, territoriales, urbaines de son existence et dénouer ainsi les ambiguïtés du terme, entre institution, périmètre, dessein, projet.

Le programme scientifique que nous avons créé avec un groupe de chercheurs qui privilégient l'approche historique a adopté comme nom de baptême le titre *Inventer le Grand Paris*. S'inscrivant dans la foulée du livre d'Eric Hazan, *L'invention de Paris*, il n'anticipait nullement les titres répétés des concours médiatiques *Ré-inventer* qui allaient se multiplier par la suite et contribuer à brouiller l'usage du mot<sup>53</sup>. C'est le lot des mots sur lesquels nous travaillons, de s'émanciper de leur usage premier pour prendre des significations diverses. Le domaine urbain les voit se multiplier et la question métropolitaine, parce

---

<sup>52</sup> Florence Bourillon et Annie Fourcaut (eds), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2012.

<sup>53</sup> Eric Hazan, *L'invention de Paris, Il n'y a pas de pas perdus*, Paris, Seuil, 2004 ; Frederic Biamonti et Françoise Fromonot, *Paris hors les murs, L'invention du Grand Paris*, Documentaire audiovisuel, Antoine Martin Production, 2009.

qu'elle n'est pas aisée à circonscrire, ouvre un champ sémantique très vaste, conjoint à celui des discours et des images<sup>54</sup>.

Derrière le terme d'*Inventer*, c'est d'abord à l'inventaire que nous songions en constituant un état des recherches actuelles évaluées au regard d'un projet d'histoire métropolitaine du Grand Paris. C'est ensuite à l'invention, puisque le projet se propose d'approfondir la connaissance de la métropole parisienne en renouvelant les questions sur sa formation. Le sous-titre de notre programme qui a évolué (de *Regards croisés* à *Histoire croisée*) faisait quant à lui référence à notre souci d'interdisciplinarité et d'internationalisation. Car pour la saisir, l'histoire du Grand Paris suppose d'une part d'adopter une diversité d'approches permettant de comprendre de concert les dynamiques à l'œuvre de la métropole (métabolisme, structures et infrastructures, paysage, architecture, planification, institutions, sociologie, etc...). D'autre part, s'inscrivant dans un mouvement d'internationalisation des idées et des pratiques qui ne cessent de prospérer, elle suppose de comprendre l'aménagement des autres métropoles mondiales et les liens qu'elles ont noués avec le Grand Paris.

Cette question du *croisement* des regards, thématiques et problématiques, internationaux et transnationaux, est classique et néanmoins peu évidente. Nous en avons d'ailleurs fait l'un des objets de recherche du programme, au travers du chantier que nous avons initié sur la perspective transnationale, fort de la cinquantaine de contributions présentées lors des colloques *Inventer le Grand Paris* qui portaient sur des expériences « internationales ». Du côté politique, on peut constater que les édiles convoquent régulièrement le Grand Paris comme ville monde, la dernière consultation s'étant d'ailleurs mise en scène et exportée jusqu'à Moscou. Les praticiens, experts, scientifiques, convoquent quant à eux des références qui circulent, se déplacent eux-mêmes. Les appels à la ville « globale », « durable », « intelligente », se déploient à travers le monde avec des modèles et des techniques qui aspirent à s'internationaliser. Dans le même temps, les contextes nationaux demeurent essentiels et les villes se ré-ancrent dans leurs territoires.

En faisant l'hypothèse que le Grand Paris s'est construit en relation avec un environnement international d'événements (les conflits), de contextes (démographiques, techniques), de modèles (des cités-jardins aux parkways, des grands ensembles aux villes nouvelles), le programme de recherche aspire

---

<sup>54</sup> Olivier Ratouis, « La planification du Grand Paris au prisme des catégories urbaines. Des années 1930 aux années 1960 », *Inventer le Grand Paris, 1940-1970, Regards croisés sur le smétropoles*, A paraître sur [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr); Christian Topalov, Laurent Coudroy de Lille, Jean-Charles Depaule, Brigitte Marin, *L'aventure des mots de la ville. A travers le temps, les langues, les sociétés*, Bouquins, Robert Laffont, 2010.

à saisir la façon dont les grandes villes se sont regardées et comparées, ont avancé en parallèle avec des enjeux et des réponses à la fois communs et spécifiques ; de comprendre ce réseau d'échos et de dialogues entre villes.

Si le foisonnement des propositions présentées a plutôt produit des regards centrés, ces regards ont soulevé d'autres questions pour notre travail sur l'idée du « Grand ». Dans les échanges observés, c'est parfois une non réciprocité des intérêts que l'on a observée. Comme l'a souligné Carola Hein, des « conversations » parallèles se nouent, avec des malentendus ou des mésententes qui apparaissent sur les besoins des uns et des autres. En définitive, derrière cette volonté d'apparaître sur la scène, il y a à la fois l'idée de s'attacher à résoudre les préoccupations de sa métropole, et l'ambition de se distinguer, d'incarner quelque chose de nouveau, de « plus grand », de mondialement reconnu et donc de singulier ou d'exemplaire, c'est-à-dire de non imitable. Dans cette acception du miroir, le *Grand* internationalisé accentue plutôt qu'il ne résorbe la différenciation des villes<sup>55</sup>.

Ces déplacements internationaux qu'a favorisés le programme *Inventer le Grand Paris* nous ont aussi permis de recentrer nos objets de recherche, à partir des échanges, circulations, dialogues qui mettaient en lumière la signification de l'idée de Grand. Autour des mots et des catégories d'action ; autour des disciplines et des savoirs professionnels ; autour d'énoncés comme ceux de la monumentalité, de l'extension, de l'infrastructure qui articulent la relation entre plan et opération ; autour des périmètres et de leurs institutions ; autour des médiations. Et c'est autour de ces chantiers de recherche que nous souhaitons poursuivre nos travaux dans les années à venir.

## Retours sur l'agir

L'exploration de ces objets de recherche ne peut être dissociée des activités professionnelles qui les ont nourris et les ont transmis. Dans cette deuxième partie, j'aimerais revenir sur ce que j'appelle une « épistémologie de l'agir » pour expliciter a posteriori la façon dont j'ai mené de manière autonome et lié mes différentes activités : en commençant par les réseaux, puis en revenant

---

<sup>55</sup> Lire à propos de cette analyse transnationale la communication publiée de Carola Hein, « Paris-Berlin, la circulation transnationale de l'urbanisme de capitale. Retour sur le concours de Berlin Capitale, 1957-1958 », *Inventer le Grand Paris*. 1944-années 1960 : actes du colloque des 1er et 2 décembre 2015. Auditorium du Petit Palais, 2018. DOI : 10.25580/IGP.2015.0001 - URL: <http://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=463>

sur ma pratique d'enseignante, en précisant ensuite mon travail de chercheure et d'auteur, pour finir par poser la question du projet.

### Influences et réseaux

Dans les trajectoires différentes que j'ai empruntées pour appréhender mes objets de recherche, qu'il s'agisse de travaux individuels (la thèse et l'habilitation) ou collectifs (en tandem ou en groupe), mes réflexions se sont inscrites dans un réseau de circulations et d'échos aux multiples lectures, rencontres, discussions, échanges. Ce qui pose d'emblée la question de l'interpénétration des idées et des influences.

Le choix des lectures qui m'ont accompagnée dans ce parcours tenait d'abord à une affinité d'approches qui me faisait aller vers tel auteur plutôt que tel autre, mon orientation me dirigeant souvent vers des historiens ou des philosophes, tropisme plus intuitif que volontaire. Comme toute bibliothèque reflétant l'éclectisme de ses références, c'est en compagnie des ouvrages de Gaston Bachelard, Jean-Louis Cohen, Michel Crozier, Hubert Damisch, Jean-Pierre Dupuy, Michel Foucault, François Hartog, Eric Hazan, François Jullien, Bernard Lepetit, Antoine Picon, Paul Ricoeur, Michel Ragon, Marcel Roncayolo, Paul Veyne, que j'ai avancé et, avec les nombreux ouvrages et archives portant directement sur mes terrains de recherche (aéroports, villes et infrastructures, acteurs et gouvernements), tenté de construire mes objets, définir ma rigueur, asseoir ma discipline<sup>56</sup>.

Les livres et les archives ne peuvent constituer toutefois les seuls compagnons ; l'exercice de la recherche n'est pas monacal, au contraire, il s'inscrit dans un environnement de relations parfois tellement foisonnant qu'il faut se fixer une hygiène pour éviter le risque de multiplication ou de dispersion. Car les occasions de créer des affinités scientifiques sur le long terme sont finalement relativement rares et donc précieuses à entretenir. Elles m'ont été données dans le cadre du laboratoire dans lequel j'ai réalisé mes recherches, le LATTS, à travers les échanges que j'ai pu avoir dans mon

---

<sup>56</sup> Gaston Bachelard, *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994 ; Paul Veyne, *Comment on écrit l'histoire : essai d'épistémologie*, Paris, Seuil, Collection L'univers historique, 1970 ; Michel Crozier et Erhard Friedberg, *L'acteur et le système*, Paris, Seuil, 1977 ; Bernard Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin-Michel, 1988 ; Bernard Lepetit, « Vingt ans de recherche française en histoire urbaine », Michel Agier, Bernard Lepetit (sous la direction de), «La ville des sciences sociales», *Enquête : Anthropologie, histoire, sociologie* (Marseille), no 4, 1996, pp. 27-34 ; Hubert Damisch, *Skyline, La ville Narcisse*, Paris, Seuil, 1996 ; François Hartog, *Régimes d'historicité, Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

parcours de thèse, avec mes collègues Kostas Chatzis, Patrice Flichy, Vincent Guigueno, Philippe de Lara, et bien sûr Antoine Picon. Elles ont aussi été favorisées par des rencontres opportunes qui ne procédaient pas d'une appartenance à une même institution, qu'il s'agisse d'un laboratoire, d'une école ou d'un regroupement ; mais plutôt d'un intérêt croisé autour d'un objet, d'une question, d'un champ dont les contours étaient suffisamment circonscrits pour ne pas laisser le champ libre au flou décevant du général.

C'est ainsi que j'ai eu le plaisir de rencontrer de futurs compagnons de recherche ou de réflexion, autour de la culture visuelle, avec Stéphane Füzesséry et Vanessa Schwartz<sup>57</sup> ; de la culture aéronautique avec Marie Thébaud-Sorger et Guillaume de Syon ; de l'art et de l'esthétique avec Andrea Urlberger ; de l'histoire de l'aménagement avec mes collègues du collectif *Inventer le Grand Paris* (dont Frédéric Pousin et Loïc Vadelorge). Ce dernier groupe me permet de reconstituer un environnement de recherche plus familier de mes préoccupations au croisement de l'histoire, de l'urbanisme, de l'architecture, même si le positionnement au sein du LATTS me semble toujours des plus favorables car il me permet de rester ouverte à des formes ouvertes d'interdisciplinarité.

D'autres rencontres à construire sont prometteuses comme celles d'Anne Jarrigeon et Caroline Gallez autour des imaginaires ou des approches socio-spatiales de la mobilité. Les réseaux scientifiques sont aussi des sources possibles de partage et de rencontres possibles comme ceux que j'ai développés avec les historiens de l'association *Passé, Présent des mobilités* (Stève Bernardin, Matthieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua) ; les chercheurs du LIAT (Ecole d'architecture de Paris Malaquais) ; et ceux du réseau de l'Université d'Anvers conduit par Greet de Block et Bert de Munck. D'autres cercles m'attirent parce que d'expérience, ils m'ont fait me déplacer pour mieux me recentrer. Les cercles artistiques (photographiques et esthétiques) ; puis ceux de la dystopie qu'il s'agisse de la science-fiction ou de l'anticipation, de la littérature ou du cinéma ; ceux de la critique comme le collectif *Criticat* avec Françoise Fromonot dont je suis toujours avec intérêt les enquêtes et les recherches ; enfin, les lieux où l'on interroge la question de la réception et tous les dispositifs médiatiques, discursifs et para-textuels qui mettent en représentation la question urbaine.

---

<sup>57</sup> En particulier la revue *Etudes Photographiques* ; et *L'événement, les images comme acteurs de l'histoire*, Editions Hazan/Musée du Jeu de Paume, 2007 ; Christian Delage, Vincent Guigueno, André Gunthert, *La fabrique des images contemporaines*, Editions du Cercle d'Art, 2007.

## Enseigner

L'un des lieux possibles pour transmettre est sans aucun doute celui de l'enseignement. Après de publics venus là pour apprendre et se former, il établit un dialogue réciproque qui va permettre à l'étudiant de transformer et de consolider son savoir, tandis que les interrogations dont il va faire part à l'enseignant peuvent orienter les questionnements de ce dernier. Enseigner n'est pas chercher, de même que projeter n'est pas chercher ; mais une activité conjointe qui entremêle l'enseignement, la recherche et le projet, pour peu qu'elle pose comme condition la saine mise à distance des activités, peut être féconde pour l'exercice de la pensée.

L'opportunité d'enseigner m'a été donnée dès les tout débuts de mon parcours de chercheuse, je dirais même avant d'engager les premiers pas, puisque c'est par ce lieu que je suis arrivée à la recherche. Refonder une formation à l'urbanisme posait la question du rôle et de l'usage d'un enseignement qui s'adressait à de jeunes professionnels, futurs aménageurs. Y enseigner me paraissait indissociable de la responsabilité de sa conduite. Je l'ai fait à travers trois formes d'enseignement : le séminaire, l'atelier et l'encadrement du projet de fin d'études.

Situé au début du cursus de la formation, le séminaire intitulé « Métropoles et infrastructures » que j'ai créé en 2005, a constitué la colonne vertébrale de mon enseignement sur la question des infrastructures dans l'aménagement. Au fil des années, alors qu'il ne se nourrissait que très faiblement de ma recherche (le sujet aéroports étant traité dans une seule heure de cours), il est devenu un socle de convergence des lectures et résultats de mes recherches que je transformais à l'usage des étudiants. Il fut aussi l'occasion d'inviter des collègues à exposer leurs recherches, qu'il s'agisse de l'histoire des représentations (Marc Desportes), de l'architecture des infrastructures (Eric Alonzo), de la dimension protéiforme des gares (Thierry Lafont), des infrastructures comme dispositif de cohérence pour les métropoles XXL (Dominique Lorrain), de la ville travaillée par le numérique (Marie Veltz puis Jacques-François Marchandise). Les échanges ont permis, à travers les interrogations des étudiants, un dialogue amical d'un autre registre que celui que nous pouvions avoir dans un cadre plus scientifique.

Au-delà des interventions que je pouvais réaliser ou inviter, ce séminaire m'a aussi conduite à encadrer des mémoires, travaux réalisés en groupe par les étudiants sur un sujet de leur choix, inscrit dans les questions du séminaire et articulé autour de quelques règles de base: une problématisation ; un terrain justifié et non limité à la monographie descriptive ; ou des comparaisons,

posant la question difficile de cette pratique ; une bibliographie et une iconographie raisonnées. Ces exigences qui portaient autant sur les contenus de l'étude que sur les cadres de la démarche réflexive, nécessitaient un certain nombre d'allers-retours, des jalons - l'exposé oral et l'écriture du mémoire - qui ont permis au séminaire de n'être pas seulement un lieu hebdomadaire de rendez-vous, mais aussi le cadre d'un accompagnement individualisé du travail des étudiants.

Situé au second semestre, l'atelier international que nous avons créé avec Claude Prelorenzo constitue un moment important dans la formation du Mastère, d'abord par l'investissement qu'il demande aux étudiants ; ensuite par la dimension internationale qu'il revêt, nécessitant une préparation assidue et une mobilisation soutenue. Très tôt dans la réflexion, il nous est apparu essentiel d'ouvrir le Mastère à d'autres scènes et contextes. Parce que personnellement et professionnellement, cette destination constituait pour chacun de nous un lieu de nos tropismes, l'Asie métropolitaine s'est imposée. Parce que nous avons aussi des liens par l'Ecole des Ponts et nos activités respectives, avec la Chine et le Japon, deux pays à partir desquels nous avons travaillé notre programme d'atelier.

Enseigner le projet présente un certain nombre de difficultés stimulantes. S'il nécessite une préparation très cadrée (le sujet, le site, la manière dont vont se jalonner les étapes, la définition des rendus), l'enseignement ne passe pas par l'énoncé de savoirs mais plutôt par un dialogue en réaction aux travaux présentés de manière régulière et progressive par l'étudiant. C'est donc le travail même de l'atelier, de l'énoncé du sujet au projet final, qui va constituer le support de l'enseignement, laissant de fait ouvert le champ des questions qui vont se poser, que le début de l'exercice ne peut présager.

Projeter cet enseignement dans un contexte autre, avec des trajectoires urbaines, des logiques d'aménagement et des pratiques sociales différentes, ajoute encore d'autres difficultés. Celles qui obligent à un décentrement<sup>58</sup> non pas seulement physique mais aussi intellectuel dans une forme de déstabilisation qui peut d'une certaine façon s'apparenter à l'exercice de la recherche. Du moins cela amène-t-il à se poser la question de la posture de l'urbaniste « européen » à l'étranger, ni dans la projection d'un modèle, ni dans le jugement souverain, ni dans l'empathie qui aveugle. C'est donc avant tout, pour les étudiants une occasion de se « mettre en situation », de s'inscrire « en contexte ».

---

<sup>58</sup> François Jullien, *Traité de l'efficacité*, Le Livre de Poche, 2002.

Au-delà de l'approfondissement des métropoles comme Tôkyô où nous avons édité six sessions de l'atelier<sup>59</sup> - ville qui fut, lorsque je la découvris en 2008 comme dans un rêve éveillé, un choc urbain -, l'exercice annuel de l'atelier fut pour moi l'occasion de m'absenter de mes préoccupations scientifiques ou contextuelles du moment, pour me plonger dans un autre monde urbain, physique et intellectuel, me *dépayser*. Comme l'écrivait Nicolas Bouvier : « On croit qu'on va faire un voyage, mais bientôt c'est le voyage qui vous fait, ou vous défait<sup>60</sup> ». Sans doute ce « déplacement » m'a-t-il aussi aidée à approfondir la perspective transnationale que j'ai adoptée dans ma recherche, en structurant mes séjours avec mes questionnements, en me laissant happer sans crainte par les archives que j'allais fouiller et les rencontres qui allaient survenir.

Cette « mise en situation » se reproduit dans un troisième moment que j'ai animé pendant les dix années au cours desquelles j'ai dirigé le Mastère : le programme des projets de fin d'études. Ici, la mise en situation était professionnelle et le contexte, la plupart du temps grand-parisien, était celui d'une commande « réelle » à laquelle devaient se confronter les équipes d'étudiants.

Ce programme annuel constitue un jalon essentiel pour le Mastère et son inscription dans l'actualité professionnelle. Dès le moment de la réforme, la réflexion sur ce qu'il devait être achoppa sur un écart de vues, entre ceux qui prônaient une mise à distance des commanditaires (travail à l'Ecole uniquement, non-participation des commanditaires dans le jury) et ceux qui souhaitaient au contraire tirer parti de la commande pour en faire un enjeu pédagogique au croisement de la réflexion et de l'action. Venant d'un monde où « les choses se font », j'étais plutôt favorable à cette perspective, et j'ai insisté pour que l'on puisse mettre en place un dispositif où les étudiants pourraient être à cheval y compris physiquement dans les deux milieux, éprouvant la difficulté d'être dans l'arène, tout en devant conserver la prise de distance nécessaire pour tenir le cap de l'enquête. Cette volonté de déstabiliser l'étudiant pour lui permettre de développer une première expérience professionnelle (six mois) dans un cadre académique, a permis de nouer des collaborations sur plusieurs années avec des partenaires réguliers du Mastère, et de consolider ainsi un réseau autour des acteurs du Grand Paris, dont l'évolution a été suivie et accompagnée à notre modeste échelle par le programme du Mastère. Ce compagnonnage entre acteurs et formation, a ainsi constitué un dispositif efficace d'enseignement professionnel au projet.

---

<sup>59</sup> Avec une interruption suite à la catastrophe de Fukushima.

<sup>60</sup> Nicolas Bouvier, *L'usage du monde*, Payot, 1963.



A côté de cette activité principale de formation à l'Ecole des Ponts, j'ai pu aussi faire l'expérience de l'enseignement dans les écoles d'architecture, en France et à l'étranger, notamment au Politecnico di Milano (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani) où j'ai été invitée à intervenir six années d'affilée dans le cadre de séminaires et de jurys de projets, sous l'impulsion de Ernesto d'Alfonso et Antonella Contin, professeurs qui m'ont fait l'amitié de me convier régulièrement à contribuer à leurs enseignements<sup>61</sup>. Leur volonté d'internationalisation se doublait d'un souhait de travailler sur la ville informelle, développant pour ce faire des collaborations avec des universités et partenaires sur des villes en fort développement comme Le Caire en Egypte et Dar Es Salam en Tanzanie, ou travaillant des questions milanaises en prenant le contre-pied de l'urbanisme volontaire, dans le contexte de l'exposition internationale qui allait se tenir en 2015 sur le thème de l'alimentation. Les devenirs de la couronne rurale, de la périphérie de l'aéroport de Linate ont constitué des sujets d'investigation du territoire milanais qui m'ont là encore décentrée à plusieurs titres du contexte grand-parisien. Le séminaire trisannuel *Dare Terra* qu'organisa Antonella Contin au Metropolitan Center permit enfin de voir à l'œuvre, la fécondité pour la pensée urbaine des Muses, entre musique, théâtre et poésie.

D'autres interventions plus ponctuelles, dont certaines autour de la discussion de mon livre *Aerocity*, m'ont permis de naviguer dans le monde des écoles d'architecture, que j'ai toujours grand plaisir à fréquenter. Au sein d'écoles françaises où des collègues m'ont fait l'amitié de m'inviter : La Villette, Belleville, Malaquais, Strasbourg, Nantes ou Marne La Vallée plus régulièrement du fait de nos proximités géographiques, à des conférences ou des jurys. A l'étranger, c'est plutôt dans le cadre de séminaires doctoraux, là aussi au sein d'écoles d'art et d'architecture, que j'ai été amenée à côtoyer mes collègues dans des cadres de transmission. A l'Ecole d'arts visuels de l'université libre d'Amsterdam (avec Koos Bosma aujourd'hui disparu et Anna Nikolaeva), à l'University of Southern California (avec Vanessa Schwartz), à l'ETH Zurich (avec Kees Christiansee).

Si peu d'étudiants du Mastère AMUR ont fait le saut de la thèse<sup>62</sup>, le Mastère a su donner aux étudiants des clés pour disposer d'une certaine souplesse intellectuelle, afin de pouvoir exercer avec discernement leur métier. Cela leur a été visiblement précieux comme me l'ont dit à plusieurs reprises des « anciens », plongés dans le quotidien de leur profession, qui, nostalgiques de

---

<sup>61</sup> Cela s'inscrivait dans la politique volontaire d'internationalisation qui a été engagée au Politecnico du Milano et a conduit à la production exclusive des mémoires de master et de thèse en anglais. Le public d'étudiants que j'ai été amenée à suivre a singulièrement changé de nature dans cet intervalle, plus international, moins italianophile.

<sup>62</sup> Certains l'ont fait comme Amin Moghadam, Dimitra Kanellopoulou, Elise Avide, Marie Veltz et d'autres à venir je l'espère.

leurs années d'études, me disaient combien elles avaient été importantes pour garder une distance par rapport aux objets dans lesquels ils étaient plongés jusqu'au cou.

L'activité d'enseignement doctoral que j'ai menée en parallèle, s'inscrivait par conséquent dans un autre cadre et avec un public autre. Elle s'est traduite par mon engagement au sein du collectif du laboratoire à travers la responsabilité du programme doctoral du LATTS. Elle a fait suite à un séminaire doctoral bisannuel que nous avons coorganisé avec Nacima Baron, sur « les gares au miroir de l'urbain » à l'occasion duquel ont été présentés plus d'une dizaine de travaux doctoraux portant sur les gares, montrant l'actualité du sujet de recherche<sup>63</sup>. Elle s'inscrivait aussi dans le cadre de la nouvelle direction du laboratoire<sup>64</sup> qui souhaitait rendre plus collégial le pilotage du laboratoire en confiant des missions spécifiques à des chercheurs. Bien plus souple et léger en termes de responsabilité que ne l'était le mastère<sup>65</sup>, le suivi du programme doctoral s'est traduit, avec les conseils individuels que souhaitaient recueillir les doctorants, par la tenue d'un séminaire de lecture, coanimé avec Gilles Jeannot et préparé à l'initiative des doctorants autour de thèmes comme l'action, l'innovation ou l'incertitude ; par la préparation du dispositif annuel des minisoutenances qui permettent aux doctorants de présenter leurs travaux et d'échanger avec des membres du laboratoire distincts chaque année ; par la participation au conseil scientifique de l'Ecole doctorale Villes Transports Territoires dirigée successivement par Sylvie Jaglin puis Caroline Gallez, qui m'a permis d'apprécier l'intérêt et l'actualité de la recherche doctorale en urbanisme engagée par les établissements de Paris Est.

De manière plus individuelle, cet enseignement doctoral s'est traduit par une première expérience de direction de thèse en collaboration avec Antoine Picon. Il s'agissait de la thèse d'Elise Avide que j'ai eu grand plaisir à guider dans sa recherche sur les « gares du quotidien ». Au croisement d'un partenariat entre l'Ecole des Ponts et la SNCF, le sujet est né de sa formation au Mastère AMUR qui s'était conclue par un projet de fin d'études au sein de Gares et Connexions sur les gares périurbaines en Ile de France ; puis de son expérience professionnelle au sein de Parvis et de la SNCF, où elle a été amenée à connaître la dimension opérationnelle de la fabrique des gares. Si le choix par le doctorant de son directeur de thèse est essentiel, pour ce dernier, l'acte de

---

<sup>63</sup> Dans le cadre de la chaire Gares qui avait été montée à l'Ecole des Ponts et dont un numéro spécial de la revue *Flux* a été publié. *Les gares au miroir de l'urbain* (Nacima Baron et Nathalie Roseau, Eds) *Flux*, n°103-104, pp.1-56, 2016. <https://www.cairn.info/revue-flux-2016-1.htm>.

<sup>64</sup> Composé de Valérie November, Gilles Jeannot, Pascal Ughetto, et qui a succédé à Olivier Coutard.

<sup>65</sup> Elle succédait à mon rôle de direction du Mastère AMUR dont l'Ecole des Ponts (Armel de La Bourdonnaye et Marie Mathieu -Pruvost) avait bien voulu me décharger pour pouvoir aboutir mon travail d'habilitation.

s'engager dans la direction d'un travail doctoral l'est tout autant, il engage sur une relation de confiance. Cet accompagnement se poursuit jusqu'à la soutenance de thèse. Il se prolonge après la thèse, nombre de docteurs dans nos disciplines choisissant une autre voie que celle de la vie académique. J'ai ainsi pu mesurer dans ce parcours long de quelques années, la responsabilité qui incombe pour un directeur de thèse, la thèse constituant une expérience à la fois scientifique et professionnelle et très souvent, un tournant décisif pour le doctorant.

La création récente des comités de thèse, sans doute un peu lourde du fait des contraintes nouvelles qu'ils imposent au suivi des thèses, m'a permis de suivre d'autres travaux doctoraux, en parallèle des jurys de soutenances auxquels j'ai été conviée. Ainsi en est-il de la recherche de Marie-Madeleine Ozdoba sur les représentations visuelles de la modernité architecturale américaine de l'après-guerre, qui a permis l'établissement d'un cadre annuel d'échange et d'accompagnement avec André Gunthert et Pierre Chabard. Une autre recherche, celle de Thomas Moroni sur l'espace des flux, encadrée par Caroline Gallez et Etienne Riot au sein du bureau AREP Design, offrira un tout autre cadre sans aucun doute stimulant. Surtout, du fait de mon goût pour l'enseignement, entendu non seulement comme transmission, échange, approfondissement mais aussi comme accompagnement de jeunes étudiants et doctorants dans un moment rare où ils font le libre choix de leur trajectoire intellectuelle et professionnelle, la perspective d'être amenée à diriger de nouvelles thèses constitue pour moi une aventure à la fois humaine, intellectuelle et professionnelle qu'anticipent le travail d'habilitation et l'engagement dans plusieurs expériences d'encadrement doctoral.

### **Manières de faire recherche**

C'est autour de ces deux questions, celle des sujets et celle des manières, que je voudrais maintenant revenir sur ma trajectoire de recherche. La construction des objets de recherche que j'ai déjà longuement abordée précédemment, prend du temps, se laisse mûrir ; elle est aussi le fruit de rencontres qui les façonnent ; de fait, les objets se construisent autant par la réflexion solitaire et de longue haleine du chercheur que par le faisceau des idées et des événements qui jalonnent son environnement. En cela, le chercheur est un « intellectuel collectif », notion sur laquelle je reviendrai dans la partie conclusive et prospective de cette égo-histoire. Même s'il est encouragé dans sa carrière, à privilégier les productions individuelles, les publications élitistes, les interventions exclusives, exigences académiques certes destinées à l'évaluation mais aussi incontournables pour asseoir la

qualité scientifique de ses recherches, il n'en reste pas moins que le rôle social du chercheur comme acteur pensant et agissant au sein d'un collectif, de quelque nature soit-il, reste à mes yeux, déterminant. Cette conviction tient sans doute au fait que je suis venue à la recherche par la pratique.

Ces manières de faire recherche se sont affinées au croisement des objets que j'ai travaillés, des affinités que j'ai nouées, des environnements de travail et de médiation dans lesquels je suis intervenue. Dans ces cadres, je me suis souvent située aux frontières, fidèle à une posture du déplacement et du relativisme. Ainsi, qu'il s'agisse d'être considérée comme « historienne » au LATTTS, comme relevant des sciences sociales et humaines à l'Ecole des Ponts, ou comme architecte dans un duo ou un collectif d'historiens, ce positionnement plus ou moins à la marge, souvent solitaire, s'il n'est pas toujours confortable, permet d'entretenir l'inquiétude, mais aussi de maintenir actif le questionnement.

Dans ces environnements et ces déplacements, il m'a fallu surtout préciser ma « discipline de recherche ». Le mot « discipline » est à mes yeux à considérer comme une forme de rigueur qui permet de faire dialoguer les questions de recherche dans une démarche de pensée et d'investigation (des terrains, des archives). Cette démarche a d'abord emprunté à la perspective historienne. Qu'il s'agisse de la thèse, de l'habilitation ou des recherches plus collectives que nous avons menées sur la culture aérienne ou l'histoire du Grand Paris, c'est par les outils de l'historien que j'ai trouvé mes habitudes de travail. En me plongeant dans les archives au sein desquelles je me suis laissée happer, dériver et recentrer, en lisant des historiens dont la limpidité des analyses m'a aidée à construire ma rigueur. Ecrivains, ces derniers se font souvent philosophes, parfois sociologues ou économistes, car ils savent que pour comprendre leur objet, il faut se plonger dans sa compréhension fine et donc s'y accoutumer par l'immersion. Ma démarche a ensuite suivi les pas de l'étude des médiations. L'étude des représentations de la ville et des infrastructures, nécessite de comprendre leur médiatisation et leur réception, et les dispositifs para-textuels par lesquels elles adviennent. A ce titre, la culture visuelle, proche de l'histoire de l'architecture parce qu'elle travaille notamment des registres médiatiques ou iconographiques, a constitué une base importante de ma démarche de recherche. Celle-ci s'est enfin intéressée aux sciences politiques à travers la question des pouvoirs et des controverses, du fait de la multiplicité d'actions et de décisions, individuelles et collectives, d'arrangements et d'événements, qui fabriquent l'espace, et nécessitent d'être situés, dénoués, explicités.

Aucune de ces approches ne pouvait se suffire à elle-même, car avant tout, ce qui m'intéressait, c'était la fabrique de la ville comme spatialité que j'étudiais et non pas une discipline pour laquelle j'aurais choisi l'urbain comme terrain

de jeu. Ce positionnement sur l'objet et non sur la discipline peut expliquer que parfois, je me retrouve non pas dans des panels de personnes qui partagent la même discipline de recherche, mais « aux frontières », les prismes différents questionnant de manière stimulante mes objets.

Cette volonté de ne pas rentrer dans le cadre d'un champ disciplinaire établi, d'autant que celui qui m'était a priori le plus proche, l'urbanisme et l'aménagement, se revendique comme pluri ou interdisciplinaire, m'a, de fait, constamment maintenue dans cet entre-deux qu'avaient produits mes premiers pas en recherche. Venant de l'action, je posais des questions pratiques à la recherche. Faisant recherche, je mobilisais les outils et concepts de plusieurs disciplines pour répondre à mes préoccupations. Ce faisant, je formulais des questionnements épistémologiques sur les frontières supposées des disciplines ou des champs. Il ne m'est à ce titre jamais venu à l'idée de revendiquer une appartenance à tel ou tel courant ou école. Sans doute même que si l'on m'y avait incluse, j'aurais souhaité en sortir, car une telle stabilité m'aurait déviée d'un inconfort nécessaire.

L'écriture a également constitué une dimension importante de mon travail de chercheur. Il ne s'agissait pas seulement de transmettre ou de diffuser mes travaux de la manière la plus claire qui soit, cette clarification opérant autant pour les lecteurs que pour moi. En soi, l'écriture fait partie de la recherche, dans la mesure où elle est manière d'assembler, de faire correspondre, d'entremêler. En cela, il s'agit d'un processus créatif non par le maniement de la langue uniquement, mais parce que la langue, dans sa rigueur, oblige à trancher, clarifier, rationaliser.

Dans les travaux réguliers d'écriture que j'ai conduits, à travers la thèse, les livres et l'habilitation ; ou dans des formats plus courts comme les articles et interventions, trois questions se sont posées à moi de manière plus ou moins marquée. D'abord celle de la narration objective par laquelle j'ai toujours voulu rendre compte de l'histoire des artefacts et des villes sur lesquels je travaillais. Le fil narratif, construit différemment selon mes prismes de recherche, m'offrait la possibilité d'agencer les événements et les cycles, d'entremêler les protagonistes, leurs pensées et leurs actions, de situer les contextes et les lieux par lesquels ils se manifestaient. Dans cet exercice, il me fallait toujours tenir le fil entre la description qui risquait de perdre le lecteur dans des méandres qui s'éloignent des questions de départ, et l'explication qui risquait de fermer le récit et ses possibles.

Ensuite, la problématisation, incontournable pour tout chercheur et toute recherche. Elle s'est profilée continûment au cours de mes recherches, guidant les choix de l'exercice (questions, terrains, structure de l'écrit, résultats) ou

s'absentant dans les périodes d'enquêtes et d'archives, pour laisser place aux dérives et aux curiosités qui peuvent faire apparaître d'autres pistes et de futurs objets de recherche. C'est ainsi que, dans mes recherches new-yorkaises, les figures du parkway ou de Hugh Ferriss sont arrivées très tôt, ouvrant d'autres possibles que j'ai pu labourer bien plus tard.

Enfin, l'écriture a mis en relief la difficulté de rendre compte en un ouvrage d'un ensemble d'enquêtes menées en des lieux et sur des objets différents. Je n'ai jamais été très à l'aise avec la notion de comparatisme, sans doute parce que j'ai considéré que les situations étaient spécifiques et singulières à chaque fois, ce qui ne m'interdisait pas pour autant de prendre du recul par rapport à leur approfondissement pour répondre à mes questions. Comme le dit Dominique Lorrain, il faut « laisser respirer les terrains<sup>66</sup> », sans a priori normatif et en multipliant les sources, d'où la pratique de la narration pour leur donner toute la place qu'ils méritent. Mais la transversalité de leur analyse m'a toujours préoccupée car elle devait répondre à mes questions. La thèse s'est ainsi attachée à deux villes (Paris et New York) qui présentaient des points communs à plusieurs titres : des grandes métropoles, aux prouesses aériennes et aéroportuaires, souvent en dialogue, observées sur la période du XXème siècle. Le cadre était donc propice à la « comparaison », je l'avais d'ailleurs dressé à l'origine dans cette perspective. Il s'est avéré utile mais il a fallu le délaissé pour avancer. Car le préjugé positif de la comparaison qui veut que cela produise des résultats, amène le risque d'un « aplanissement des singularités ». J'ai voulu alors travailler « l'interpénétration » des terrains qui permettait de procéder aux dialogues et aux allers-retours tout en conservant l'unicité des situations. L'éclairage hongkongais, pourtant décalé par une situation très étrangère et une période ultérieure, a été salutaire. En raccrochant le fil de l'histoire, il la prolongeait tout en revenant aux questionnements contemporains de départ ; Surtout, il ouvrait de nouvelles perspectives que j'ai explorées de manière plus approfondie dans le travail d'habilitation.

Ici, la liberté prise a été plus grande, puisque j'ai choisi d'étudier des objets différents (le parkway, l'autoroute, l'aéroport), sur des périodes et des durées différentes. L'intérêt de ces écarts réside dans la présence d'historiographies différentes et dans l'hétérogénéité des sources que produisent des « cas » géographiquement et temporellement distincts. Le décalage des historiographies redouble les doutes et les discordances qui conduisent à aller chercher ce à quoi l'on ne pensait pas au préalable.

---

<sup>66</sup> Dominique Lorrain, « La comparaison internationale en sociologie urbaine », in *D'une ville à l'autre* (collectif), Editions La Découverte, 2019. Voir aussi les cahiers du séminaire *Comparatisme* (ENSAVT, ENPC, UPEM) organisé sur la Cité Descartes, 2017-2018.

Les énoncés, les trajectoires professionnelles, les médiatisations, les controverses, les scènes de pouvoir ont ainsi progressivement constitué des « entrées » de ces analyses conjointes qui m'ont permis de tisser des liens plus ténus entre les différents *case studies*. L'écriture m'a permis aussi de concrétiser ce travail de mise en regard. L'ouvrage *Aerocity* a délibérément laissé de côté l'idée de chapitres géographiques, en adoptant une démarche diachronique qui entremêlait les situations autour des énoncés de l'imaginaire de la ville aérienne. Le mémoire de l'habilitation revient à l'inverse sur des chapitres situés, privilégiant une suite de narrations urbaines qui permettent de comprendre la singularité des temporalités tandis que des fils tissent leur toile commune.

### **Projeter**

Les manières de faire collectivement la recherche sont d'un tout autre registre, car en apparence, elles peuvent moins facilement s'accommoder d'un itinéraire libre et dérivant. Si l'on s'y engage, c'est d'une part par affinités, avec des sujets et des chercheurs, d'autre part, parce qu'il nous paraît a priori difficile de nous confronter ou de nous positionner seul à de gros morceaux comme la culture aérienne ou l'histoire du Grand Paris. Tout sujet peut être à la fois individuel et collectif, mais ce dernier naît de l'envie de s'ouvrir à d'autres champs et démarches. Il naît aussi du souhait de mettre une question à l'agenda scientifique.

Je ne célébrerais pas pour autant la recherche collective comme l'alpha et l'omega car j'ai pu voir que la qualité de leur conduite supposait que plusieurs conditions soient réunies. Les affinités étroites, scientifiques et humaines, les temporalités partagées, une efficacité dans le travail et ses productions : toutes conditions que l'on peut retrouver parallèlement dans les milieux professionnels, mais qui revêtent un enjeu important dans le milieu de la recherche, dans la mesure où les collectifs naissent souvent de leur propre initiative, sans nécessairement qu'il y ait d'injonction forte à réussir collectivement, et là où les termes de pilotage de projet n'ont pas grand sens, voire sont considérés comme suspects, trop proches d'un vocabulaire managérial qui n'a effectivement pas grand-chose à voir avec la démarche scientifique.

Le chemin n'a pas été sans embûches, mais les expériences sur la culture aérienne avec Marie Thébaud-Sorger, ou sur l'histoire du Grand Paris avec Frédéric Pousin et les chercheurs du collectif IGP, ont été importantes pour me faire toucher du doigt à la fois l'intérêt et les difficultés de cette manière de

faire recherche, qui se distingue nettement à mes yeux de la recherche individuelle. L'expérience du projet *Inventer le Grand Paris* est à ce titre stimulante même si elle est loin d'être simple, du fait des mouvements dispersifs que suivent les participations des chercheurs. Elle se traduit aujourd'hui par la conduite d'un séminaire scientifique et l'édition d'un site web qui héberge le programme de recherche et nous a permis d'approfondir la question des humanités numériques. A l'origine, il s'agissait de rendre figurable par l'outil numérique, le point auquel nous étions arrivés, pas seulement parce que nous souhaitions que les quatre colloques que nous avons réalisés, soient publiés mais aussi parce que le support numérique constituait le lieu possible d'un assemblage de matériaux parfois disparates dans une mosaïque unique qui puisse être vue et mise en perspective, actualisée avec de nouvelles contributions y compris des contributions réflexives sur ce matériau même. Grâce aux efforts de Cédric Fériel, historien et post-doctorant qui a œuvré pour le projet, le site a donc été conçu comme lieu d'édition des publications des colloques, de travaux en cours, de corpus iconographiques et bibliographiques, qui puisse être construit par addition et collaboration ; qui puisse être ouvert sur de nouveaux chantiers ; offrir des ressources et faire vivre notre recherche. Nous avons aussi l'idée d'un « musée » ou une exposition virtuelle, mais cette idée a évolué vers la production d'un « atlas des plans » qui permette de « rendre compte » du corpus des plans de l'aménagement de la région parisienne, selon ses archives, ses auteurs, ses acteurs, ses temporalités<sup>67</sup>.

En définitive, ces perspectives m'ouvrent la possibilité de renouer avec la démarche de projet par laquelle j'ai commencé mon parcours professionnel. Cette appétence explique sans doute que j'en ai fait un objet privilégié de recherche, pour mieux saisir ce qui fabrique l'écart entre les espoirs et les énergies que l'on met dans le projet, et la réalité de ce qui advient, un écart qu'il faut d'abord juger au prisme du temps qui le travaille. Cet intérêt pour la démarche de projet s'explique aussi par le fait qu'elle entremêle la réflexion et l'action, ouvrant de nouvelles questions, formulant des transformations. De la planification au projet d'architecture, de l'enseignement à la recherche, de l'écriture d'un livre à la production d'un collectif, c'est un processus créatif qui part de rien ou de peu, pour projeter, librement et sous contraintes.

---

<sup>67</sup> Cet atlas des plans est en cours de gestation dans un travail conjoint mené avec Frédéric Pousin et Alessandro Panzeri.





### III\_ PERSPECTIVES ET PROJETS

Cette dernière partie qui s'ouvre est à la fois conclusive et prospective. Les perspectives qu'elles projettent s'inscrivent dans les sillons déjà tracés par mes engagements précédents et actuels sur la culture aérienne, les temporalités des infrastructures ou l'histoire métropolitaine qui sont loin d'être clos, bien au contraire. Le creusement de ces sillons s'inscrit dans deux champs plus larges que je défricherai dans les années à venir. Il s'agit d'une part de comprendre les *empreintes* de la technique sur le monde urbain, d'autre part de saisir l'espace du *projet* qui travaille la ville au prisme des transitions qui agissent sur son environnement. Ces deux questions, en miroir, nouent des liens essentiels avec l'actualité de l'aménagement. Elles me conduisent à ouvrir ces propos par une réflexion sur le rôle social du chercheur.

#### **Le rôle du chercheur comme « intellectuel collectif »**

Au terme de cette autobiographie professionnelle, il me semble important de m'attacher à clarifier la posture que j'ai construite pas à pas. C'est celle d'un chercheur inscrit dans un « collectif » social auquel j'appartiens et contribue. Derrière le terme de collectif, il ne s'agit pas de mettre en avant la recherche ou le projet collectifs, je suis même persuadée que le chercheur doit continuer à travailler et produire en solitaire car c'est une garantie d'indépendance et d'unicité pour sa pensée et ses investigations. Il s'agit plutôt d'explicitier la manière dont les différentes postures de travail, comme chercheuse et auteure, comme enseignante et membre d'un collectif, participent à la chose publique.

Les collectifs de travail dans lesquels je m'inscris sont de plusieurs ordres. Ils sont d'abord constitués par les projets de recherche collectifs auxquels je contribue. Deux projets me tiennent à cœur pour les années à venir. Il s'agit d'abord de la poursuite du programme *Inventer le Grand Paris*, axé sur l'histoire croisée de l'aménagement de la région parisienne. Ce projet de longue haleine a déjà à son actif la publication partielle d'un cycle de colloques,

la production d'une plateforme web au sein de laquelle s'élabore en particulier un chantier scientifique et archivistique sur les « plans » métropolitains.

Un autre projet, plus neuf puisqu'il date de quelques mois, me mobilisera, je l'espère, dans les années à venir. Il s'inscrit dans un réseau de chercheurs que je fréquente avec intérêt depuis quelques années déjà. Ce projet porte sur les « TOD », acronyme désignant les « Transit Oriented Development ». Ce terme un peu barbare désigne les politiques d'aménagement qui visent à articuler l'urbanisme et le transport notamment collectif, dispositifs dont il convient de faire l'analyse critique eu égard aux enjeux auxquels ils sont *supposés* répondre à l'échelle des grandes agglomérations (maîtrise de l'« étalement » urbain, inclusion sociale, limitations des nuisances relatives aux transports). Inscrite dans le cadre des soumissions aux projets européens Marie Curie H2020, la préparation de ce projet de recherche transeuropéen et transdisciplinaire à l'articulation des STS et des SHS, se fait à l'initiative de Greet de Block, professeure à l'Université d'Anvers qui m'associe depuis 2016 à son réseau scientifique *Urban Agency* ; en collaboration avec Massimo Moraglio, historien des mobilités et professeur à la TU Berlin; en étroite relation pour la partie française avec Caroline Gallez, socio-économiste au Laboratoire Ville, mobilité, transport; en partenariat avec des acteurs franciliens de l'urbanisme et des infrastructures des transports collectifs.

La direction de thèse, qui motive le dépôt de cette habilitation, constitue un deuxième pan de cette activité collective de recherche. Pour le doctorant, il s'agit bien d'une recherche individuelle qui lui appartient pleinement. Selon ses contours, elle peut revêtir un caractère plus ou moins inscrit dans un environnement de recherche. Ainsi, s'agissant de ce dernier projet de recherche H2020, s'il venait à être retenu, une thèse de cet ordre serait inscrite à la fois dans un réseau international de chercheurs, jeunes et confirmés, et un réseau européen de partenariats avec les acteurs de l'aménagement et des transports. Le dialogue qui se noue naturellement entre le jeune chercheur et le directeur de thèse sera donc enrichi et déplacé par ces multiples environnements. Pour l'heure, il s'agit du seul projet doctoral en perspective, avec le suivi de doctorants au travers des comités de thèse, activité moins soutenue mais tout aussi passionnante que j'ai plaisir à mener.

Un troisième registre collectif scientifique relève du laboratoire, que je vais être amenée à connaître de plus près, dans mes fonctions toutes neuves de codirection du LATTS, à partir de la mi-mars 2019. La collégialité selon laquelle, avec mes collègues Alexandre Mathieu-Fritz et François-Mathieu Poupeau, nous entendons conduire les activités du laboratoire, s'accompagnera d'une politique d'approfondissement du rôle du laboratoire comme passeur et porteur d'objets et de questions de recherche, en particulier

sur les transitions (urbaine, énergétique et numérique), et les rapports entre technique, société, espace. C'est une mission délicate que nous nous sommes donnés de *traduire* la singularité des recherches menées au Latts, dans un éclectisme apparent qui résulte des postures et des agendas différents dont se saisissent les chercheurs, mais qui ensemble convergent vers des questionnements communs qui peuvent renseigner la sphère publique.

C'est enfin dans le cadre de l'enseignement que je souhaite apporter ma contribution à l'émergence d'une interdisciplinarité de la ville durable, au croisement de l'ingénierie, de l'architecture, du paysage et des SHS. Il me semble en effet que les enseignements dispensés dans des formations et institutions de registres disciplinaires très différents, s'ils ont gagné en qualité, peuvent encore se bonifier, au vu du caractère critique et complexe des questions de notre environnement. A l'Ecole des Ponts, c'est au sein du département *Ville Environnement Transports* que la question peut être posée de manière plus approfondie qu'elle ne semble l'être aujourd'hui. Cette école forme des ingénieurs qui seront amenés à contribuer aux futurs ouvrages et réseaux qui aménageront le territoire ; elle accueille aussi des étudiants de disciplines variées qui doivent se confronter à l'articulation avec les sciences de l'ingénieur de plus en plus pointues et techniques, et les sciences du vivant qui devraient être davantage mises en avant, en privilégiant les liens naturels que l'Ecole développe avec les instituts d'agronomie et les Eaux et Forêts. Au-delà, cette école s'inscrit dans un environnement académique et professionnel qui est stimulant pour déplacer et reconfigurer les contours de son enseignement, je pense notamment à l'Ecole d'architecture de Marne La Vallée qui a entrepris d'investir les questions de l'énergie, du numérique et du risque. Autant de questions qui peuvent fertiliser avec l'enseignement d'une école d'ingénieurs et prolongent l'intégration entre structure et architecture, consolidée par Marc Mimram et Bernard Vaudeville. De telles associations plus étroites entre l'Ecole des Ponts et les écoles d'architecture ne peuvent que bénéficier à la constitution d'un enseignement de la ville durable.

Ces collectifs scientifiques de travail, inscrits dans des cercles plus ou moins larges, ne sont pas imperméables au monde de la pratique et des acteurs. Les sujets qu'ils approfondissent se nourrissent et mettent en critique leur action. Les « praticiens » de la ville n'attendent pas de la part des chercheurs des formes de légitimation ou de justification, mais plutôt des espaces de contradiction qui les déplacent hors des miroirs de leurs propres croyances et leur ouvrent des horizons possibles pour dénouer les impasses auxquelles ils se confrontent régulièrement.

Sans aller jusqu'à souscrire à l'ensemble des intentions promues par leurs auteurs, le terme d'« intellectuel collectif » défendu par les anthropologues

Frédéric Lebaron et Gérard Mauger nous paraît à ce titre pertinent pour définir notre posture<sup>68</sup>. Les collectifs scientifiques auxquels le chercheur participe, contribuent à nourrir les questions de recherche, de même qu'ils permettent d'en favoriser la transmission. Qu'il s'agisse des travaux sur l'histoire métropolitaine ou sur les dispositifs d'aménagement, des réseaux européens et partenariats doctoraux, des synthèses scientifiques difficiles mais indispensables ou de la réflexion sur un enseignement de la ville durable, les projets collectifs auxquels je contribue, épousent et redessinent les contours de mes préoccupations propres de chercheur.

L'intellectuel collectif ne peut se contenter de participer de manière plus ou moins construite à l'avancée des mouvements de la société. Par les sujets de recherche dont il se saisit, indépendamment d'agendas institutionnels, politiques ou économiques parfois sur de longues années de pratique solitaire, il doit aussi ouvrir de nouveaux sillons qui peuvent se révéler fructueux plus tard lorsqu'ils se révèlent critiques. Cette question des temporalités de la recherche est essentielle pour comprendre l'importance de laisser au chercheur le libre choix de son agenda de recherche. Ainsi, lorsque j'ai engagé mon travail de thèse, j'ai eu la chance de pouvoir choisir librement mon sujet, ce qui aujourd'hui devient de moins en moins courant du fait de la montée en puissance des appels à projets et de la recherche partenariale. Certes, le sujet était construit à partir de mes préoccupations de praticienne et de questions inscrites dans les enjeux du temps présent, mais je ne suis pas certaine que de telles voies s'ouvrent largement à l'avenir. Patrick Bardou, éditeur du livre issu de ma thèse, disait à sa sortie, qu'il venait « trop tôt ». C'est en effet quelques années plus tard que sa lecture a trouvé un écho public. A l'automne 2018, soit dix ans après la thèse et six ans après la sortie du livre, trois expositions parisiennes tenues à Paris, portaient sur la culture aérienne dont une sur la photographie aérienne qui a consacré sa « Nuit des Idées » au thème de l'*Aerocity*. L'année passée, la Gaîté Lyrique avait quant à elle organisé une vaste exposition sur les « Aéroports, villes mondes ».

La lecture récente du discours qu'a prononcé la philosophe et philologue Barbara Cassin, à l'occasion de la remise de la médaille d'or du CNRS – et peu de temps après avoir été élue à l'Académie Française –, témoignait de cette reconnaissance vis-à-vis du CNRS de l'indépendance et de la liberté octroyées à ses chercheurs, qui lui ont permis de déployer avec passion sa recherche, jusqu'à produire le dictionnaire des *Intraduisibles* qui aujourd'hui éclaire la question des migrations humaines. Critique de « l'évaluation à outrance », Barbara Cassin remerciait l'institution pour lui avoir permis ce parcours

---

<sup>68</sup> Frédéric Lebaron et Gérard Mauger, « Raisons d'agir : un intellectuel collectif autonome », *Journal des anthropologues* [En ligne], 77-78 | 1999, mis en ligne le 01 juin 2000, consulté le 24 avril 2018. URL : <http://journals.openedition.org/jda/3089>

hautement récompensé, mais s'inquiétait aussi du tournant que prenait le monde de la recherche, soumis aux injonctions libérales d'une recherche qui « doit servir »<sup>69</sup>.

Il faut faire confiance aux chercheurs. Si je suis convaincue que les hybridations entre milieux disciplinaires, pratiques et scientifiques, peuvent nourrir des perspectives fructueuses, je suis aussi convaincue que des objets de recherche doivent être saisis indépendamment des agendas et des collectifs. Ce travail est d'autant plus riche qu'il s'accompagne d'une transmission de ses recherches par des médiations diverses (publications, médias, expositions).

## Ville et Anthropocène

L'interrogation première de mon projet de recherche procède de cette contradiction profonde générée par l'écart entre l'enthousiasme pour des « effets » socio-spatiaux générés par de nouvelles technologies (qu'il s'agisse de la grande vitesse, de la mobilité aérienne, des flux numériques) et les revers qu'ils provoquent sur la longue durée, parfois anticipés par des voix minoritaires dès leurs premiers pas. Cette contradiction apparente, répétée dans l'histoire des technologies, rejoint la théorie de la contre-productivité énoncée par Ivan Illich à propos de l'énergie et l'automobile par exemple<sup>70</sup>. L'avènement des « grands systèmes techniques » transforme profondément les territoires habitables et produit des irréversibilités qui s'émancipent des intentions à l'origine de leur fondation. Ces irréversibilités sont constitutives de leur emprise sur notre milieu ou de ce qui est parfois nommé l'Anthropocène<sup>71</sup>. Pour les comprendre et explorer leurs retournements

---

<sup>69</sup> <https://lejournal.cnrs.fr/articles/barbara-cassin-medaille-dor-2018-du-cnrs>. « Barbara Cassin ou le temps long de la recherche », Entretien, *Libération*, 9 décembre 2018.

<sup>70</sup> Ivan Illich, *Energie et équité*, Paris, Seuil, 1975. Illich y développe notamment le concept de vitesse généralisée des transports, concept largement discuté depuis. Lire aussi de Jean-Pierre Dupuy, *À la recherche du temps gagné*, 1975, annexe de l'ouvrage d'Ivan Illich, *Énergie et équité*, réédité dans *Œuvres complètes*, volume 1, Paris, Fayard, 2003, pp. 433-440.

<sup>71</sup> Question discutée notamment par Christophe Bonneuil et Jean-Baptiste Fressoz, *L'Événement Anthropocène*, Paris, Seuil, 2013, et les ouvrages de la collection *Anthropocène* qu'ils ont fondée aux Editions du Seuil ; par Bruno Latour notamment dans *Face à Gaïa, Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015 ; Lire aussi de Bruno Latour, *Politiques de la nature, Comment faire entrer les sciences en démocratie ?*, Paris, La Découverte, 2004 ; Philippe Descola, *Par-delà nature et culture*, Paris, Gallimard, 2005 ; Peter Sloterdijk, *Le Palais de Cristal. À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Éditions Maren Sell, 2006. Derrière ces questions, se posent aussi celles du futur et de la vitesse ; Daniel Innerarity, *Le futur et ses ennemis, De la confiscation de l'avenir à l'espérance politique*, Flammarion, Climats, 2008 ; Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération, Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012 ; Hartmut Rosa, *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*, Paris, La Découverte, 2018.

possibles, je souhaite ouvrir dans les années à venir trois perspectives de recherche : sur les dispositifs politico-urbains, sur les empreintes de la technique, sur les imaginaires spatiaux.

Dans un article publié en 2011, Xavier Desjardins dressait un état de l'art de la littérature scientifique consacrée à l'analyse des politiques d'aménagement affichant l'objectif d'atténuer le changement climatique<sup>72</sup>. Son article concluait sur leur inefficacité relative, non pas qu'elles ne soient pas mises en place avec force volonté, mais leur capacité à embrasser de concert les causes et les effets aux différentes échelles, n'était pas avérée, sauf pour ce qui concerne la question de l'adaptation au changement climatique. L'effort de réduction de consommation d'énergie et d'émissions polluantes produites par les techniques de déplacement aurait ainsi un effet bien plus conséquent que des dispositifs de planification qui articuleraient étroitement transport et urbanisme.

L'article n'en suggérait pas moins que l'élaboration et la mise en œuvre de politiques urbaines à même de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre sur les territoires métropolitains, gagneraient à être approfondie. C'est l'objet des recherches critiques que je souhaite poursuivre sur la question de la fabrique de la ville par les infrastructures, à travers l'analyse de leurs spatialités, de leurs représentations, de leurs acteurs, de leurs temporalités. Le mémoire d'habilitation a vocation à saisir cet objet à la fois ample et diffus de l'infrastructure dans des configurations métropolitaines et sur des durées différentes. Avec l'étude des artefacts, c'est aux dispositifs opératoires que je m'intéresserai également, à travers l'étude du TOD par exemple pour analyser la capacité des villes à générer des politiques d'aménagement à même de résoudre ou d'amplifier ses apories.

L'entrée par l'infrastructure a l'intérêt de déplacer le regard des politiques urbaines vers les politiques technologiques, à l'articulation des *Urban Studies* et des *Science and Technological Studies*. Cette approche gagne à être enrichie par d'autres terrains qui sont actuellement défrichés. Ainsi, la recherche que porte Carola Hein à la TU Delft sur les « paysages du pétrole » (Petroleumscape) est d'un grand intérêt autant par ses apports scientifiques que par les médiations par lesquelles elle rend compte de ses résultats, du mapping à l'exposition en passant par la réalité augmentée. Le projet analyse l'empreinte planétaire de l'industrie du pétrole, depuis les années 1860 jusqu'à nos jours, depuis l'extraction jusqu'au financement, depuis l'émergence des grandes multinationales jusqu'aux différents impacts dans la

---

<sup>72</sup> Xavier Desjardins, « Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ? », *Cybergeo : European Journal of geography*, 2011, Document 523, URL : <http://cybergeo.revues.org/23531> ; DOI : 10.4000/cybergeo.23531

société et l'économie, du local au mondial. Cet exemple permet de réfléchir à la façon dont les flux et les réseaux s'inscrivent dans nos milieux<sup>73</sup>. Les recherches en cours depuis quelques années sur la matérialité des technologies numériques s'inscrivent également dans cette perspective de travailler sur l'espace (architecture, ville, territoire) à partir des flux et des infrastructures<sup>74</sup>. C'est un travail indispensable pour ouvrir la boîte noire du « miracle » technologique que promettent les récits urbains.

Cette question des récits constitue le troisième fil de mes recherches à venir. Certes des logiques puissantes saisissent la ville (la finance, le numérique). Mais la ville est aussi un milieu façonné par l'homme, pris dans un système de contraintes culturelles et politiques dont il est l'instrument au même titre qu'il en est le producteur. Mettre à jour l'imaginaire qui travaille les projections, les décisions, les actions, c'est rendre visible la part agissante de l'humain dans la destinée des villes. J'aimerais mener cette investigation à travers deux angles de vue.

Le premier relève du champ des anticipations. Leur retour depuis le tournant du siècle tient-il aux angoisses d'un monde confronté à l'hyper-technologie, aux dangers terroristes et aux futurs climatiques ? Nos passés chaotiques ont-ils témoigné d'une même profusion de visions ? La dualité qu'entretiennent utopie et dystopie peut-elle nous aider à comprendre les réalités qui sont à l'œuvre ? La compréhension des « transitions » urbaines à travers le registre des anticipations s'attachera aux genres littéraire, artistique et cinématographique que j'avais déjà croisés dans mes travaux sur la ville aérienne<sup>75</sup>. Des recherches s'élaborent de plus en plus sur ces questions, qu'il

---

<sup>73</sup> Lire de Carola Hein, "Global Landscapes of Oil" *New Geographies*, n°2, 2010, pp.33-42; Carola Hein, « Oil Spaces : The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area », *Journal of Urban History*, Vol 44, issue 5, 2018, pp.887-929. <https://doi.org/10.1177/0096144217752460>. Voir la présentation des résultats de la recherche sur <https://www.youtube.com/watch?v=IQgTPQPZag&feature=youtu.be>. Côté aérien, cette réflexion sur les empreintes de la technique a donné lieu à l'écriture de deux articles à paraître : Nathalie Roseau, « Les territoires de l'air, une culture moderne ? », in Dominique Faria et al, eds, *L'impact de l'aviation sur l'espace et le temps*, Editions du Manuscrit, A paraître 2019 ; Nathalie Roseau, « L'AERO-PORT de Paris, Représentations de la métropole du mobile », in Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua, *Métropoles mobiles, les politiques de mobilité dans les métropoles françaises*, Presse Universitaires de Rennes, A paraître 2019.

<sup>74</sup> Voir le prochain colloque organisé à l'Ecole d'Architecture de la Ville et des Territoires par Fanny Lopez sur « Les limites de la croissance de la *smart city* : espaces et énergies des infrastructures numériques », 5 et 6 juin 2019.

<sup>75</sup> Le champ des anticipations urbaines a fait l'objet d'un grand nombre d'ouvrages de registres différents. Avec ceux de Jean-Louis Cohen déjà cités, évoquons : Rem Koolhaas, *New York Delires*, Marseille, Editions Parenthèses, 1978 ; Joseph J. Corn, *Imagining Tomorrow. History, Technology and the American Future*, The MIT Press, 1986 ; Dietrich Neumann, Donald Albrecht, *Film Architecture, From Metropolis to Blade Runner*, Prestel Verlag GMBH, 1996 ; Franco Borsi, *Architecture et utopie*, Paris, Editions Hazan, 1997 ; *Dynamic City*, Bruxelles, Skira, 2000 ; *Envisioning Architecture, Drawings from the*



s'agisse de la figure urbaine dans la science-fiction ou de la place qu'occupe une ville en particulier dans le corpus filmique<sup>76</sup>. Si je suis parfois sollicitée sur ces questions à partir de mes travaux sur la culture aérienne, sous le prisme de la culture visuelle ou des arts par exemple, des recherches déployées spécifiquement sur ces objets enrichiraient mes prismes d'interrogation.

Le deuxième angle s'intéresse au champ des projets. Alors que les impasses demeurent prégnantes, l'imagination semble foisonnante dans les projets déployés par les urbanistes, architectes, paysagistes, ingénieurs, artistes qui cherchent à agir sur l'aménagement dans un espace associant vision et politique. Les consultations urbaines prolifèrent. Au-delà de leur caractère parfois spectaculaire, elles témoignent d'un besoin de mettre en représentation les questions posées au territoire. Les projets s'exposent, cette médiation suffisant parfois à justifier de leur propre existence. Parce qu'ils se déploient sur un temps long, ils constituent des lieux de pouvoirs et de représentations qui sont les scènes parallèles et entremêlées au réel, de la confrontation entre l'urbain et le territoire.

Ces prismes de recherche seront approfondis dans des perspectives de travail à court terme, à travers deux projets menés en duo et en trio. Le premier avec Anne Jarrigeon, anthropologue qui travaille sur la culture visuelle de l'urbain, autour de l'écriture d'un livre sur l'imaginaire des mobilités. Revenant sur ce champ fécond de l'imaginaire, il s'agit d'approcher la complexité des phénomènes qui travaillent les mobilités par l'étude de « la coopération des mondes hétérogènes » qu'ouvre le champ de leurs représentations ; dans ce projet d'écriture à deux qui s'initie, il s'agit aussi pour moi de m'essayer au dialogue entre l'architecture et l'anthropologie. Le deuxième projet débutera également cette année, avec Marie Thébaud-Sorger et Guillaume de Syon, autour d'une réflexion sur la question de l'air et de l'Anthropocène. Revenant sur nos travaux sur la culture aérienne, il s'agira d'aller plus loin dans leur relecture pour éclairer la question de l'anthropisation du milieu par la culture aéronautique.

---

*Museum of Modern Art*, The MOMA, New York, 2002 ; Collection du FRAC Centre, *Architectures expérimentales, 1950-2002*, Editions HYX, 2003 ; *Les visionnaires : une autre histoire de l'architecture*, Documentaire de Julien Donada, 2003 ; Dominique Rouillard, *Superarchitecture, Le futur de l'architecture, 1950-1970*, Paris, Editions de La Villette, 2004 ; *The Changing of the Avant-Garde, Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*, The MOMA, 2005 ; Robert H.Kargon and Arthur P. Molella, *Inventing Edens*, The MIT Press, 2008.

<sup>76</sup> Alain Musset, *De New York à Coruscant*, Presses Universitaires de France, 2005 ; Alain Musset, « Star Wars, une saga anticapitaliste ? », *Divergences 2*, 22 mai 2017. Nathalie Roseau, « La ville verticale, Abstraction concrète », in *Imaginaires de la vi(II)e en hauteur, Géographies et cultures*, Paris, L'Harmattan, n°102, pp.15-38, 2017. ; Lire de Nashidil Rouiaï, « Le Hong Kong hollywoodien : ville verticale, ville exotique, ville politique ? », in *Ibid*, pp.143-166. Pensons aux œuvres de James Graham Ballard, Philip K. Dick, China Mieville, Ferenc Karity.

## ANNEXES

Les annexes qui suivent présentent un curriculum détaillé accompagné des listes de mes publications et des communications scientifiques que j'ai faites lors des quinze dernières années. Est joint le texte de l'introduction à l'ouvrage issu de ma thèse, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville* (2012).



## ANNEXE 1

### Curriculum Vitae détaillé

#### *Formation supérieure*

Docteur en urbanisme de l'Université Paris Est-Ecole des Ponts ParisTech, 2008

Architecte DPLG diplômée de l'Ecole d'Architecture de Paris-Malaquais (ex Villemin), 2000

Ingénieure diplômée de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1993

Ingénieure diplômée de l'Ecole Polytechnique, 1990

#### *Parcours professionnel*

Depuis 2003 : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Enseignant chercheur

##### *Position actuelle*

Professeure associée, depuis 2016

Chercheure au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, depuis 2008<sup>77</sup>

##### *Positions passées*

Directrice du Mastère Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine, 2005-2016

Maître de conférences, 2008-2016

Professeure invitée à la faculté d'architecture du Politecnico di Milano, 2009-2015

Thèse en urbanisme et aménagement (LATTS), 2003-2007

1997-2003 : Aéroports de Paris, Maîtrise d'œuvre des Grands Projets (Dirigée par Paul Andreu), Architecte chef de projet

Conception, de l'esquisse au détail, de la rénovation du terminal 1 de Roissy CDG (1998-2003)

Chantier du terminal 2F de Roissy Charles de Gaulle (1997-1999)

---

<sup>77</sup> A compter de la mi-mars 2019, Directrice du Laboratoire (avec Alexandre Mathieu-Fritz, UPEM, et François-Mathieu Poupeau, CNRS)

1995-1997 : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale,  
Chargée de mission

Conception du Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire et des Directives Territoriales d'Aménagement

1993-1995 : Direction Régionale de l'Équipement Ile de France

Chef du groupe Urbanisme, conception et mise en œuvre du Schéma directeur de la Région Ile de France

### ***Programmes de recherche***

Responsabilité de programmes de recherche

*Inventer le Grand Paris, Histoire croisée des métropoles*, depuis 2012

Programme pluriannuel de conférences, Collectif de chercheurs *Inventer le Grand Paris*, Laboratoires partenaires : ACP, CHS, CRHEC, IPRAUS, LABURBA, LATTS, Labex Futurs Urbains

Création du site web [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr) (édition, recherches, archives)

Responsabilité du Groupe transversal du Labex *Futurs Urbains*, Université Paris Est, avec Frédéric Pousin, depuis 2017

*Savoirs, Cultures techniques, Territoires*, avec Konstantinos Chatzis, depuis 2012

Axe de recherche du LATTS

*Gouverner les métropoles*, 2011-2013

Programme pluriannuel de conférences et de publications, Ville de Paris, CEE, LATTS. Avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale

*La culture aérienne, objets, imaginaires, pratiques, 18<sup>ème</sup>-21<sup>ème</sup> siècles*, 2008-2013

Conférence et publication. Avec Marie Thébaud-Sorger

Contribution à des programmes de recherche

*Urban Agency: The Historical Fabrication of the City as an object of study*, Réseau scientifique international piloté par l'Université d'Anvers, Centre for

Urban history (Dir. Bert de Munck, Greet de Block, Ilja Van Damme, Hilde Greefs), depuis 2016

*Usages de l'histoire et devenirs urbains*, Groupe transversal du Labex *Futurs Urbains*, Université Paris Est, animé par Loïc Vadelorge, depuis 2013

*Aéroports\_Airspaces*, Programme *L'Architecture de la grande échelle*, Ministère de la Culture, Ministère de l'Ecologie (Dir. Andrea Urlberger), 2008-2010.

### ***Associations scientifiques***

#### Conseils scientifiques

Membre de la commission Recherche, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville, depuis 2019

Membre du comité d'experts, Programme des Investissements d'Avenir, Territoires d'Innovation de Grande Ambition, Commissariat Général aux Investissements, 2017

Membre du conseil scientifique de l'Institut des Hautes Etudes en Aménagement et Développement des Territoires en Europe (IHEDATE), depuis 2017

Membre du conseil scientifique de l'Ecole doctorale Ville, transports et territoires, Université Paris Est, depuis 2017

Membre du conseil du Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, depuis 2016

Membre du conseil d'administration de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, depuis 2009

#### Associations universitaires

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, de la Ville et des Territoires, Observatoire de la Condition Suburbaine, Chercheure associée, depuis 2017

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Professeure invitée, 2009-2015

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais, LIAT (Laboratoire Infrastructure, Architecture et Territoire), Chercheure associée, 2003-2007

### Comités éditoriaux

Membre du comité éditorial de la revue *Journal of Transport History*, Sage, depuis 2017

Membre du comité éditorial de la revue *Le Visiteur*, InFolio, depuis 2010

Membre du comité éditorial de soutien aux publications du Labex *Futurs Urbains*, 2011-2018

Membre du comité éditorial de la revue *Transfers*, Berghahn Books, New York, 2010-2015

### ***Encadrement de recherche doctorale***

Responsable scientifique du programme doctoral du LATTS, 2016-2018

### Séminaires

Séminaire doctoral de lecture, LATTS, avec Gilles Jeannot, *Action* (2017), *Innovation* (2018), *Incertitude* (2019).

Colloque doctoral *Urbanism and Urbanization*, Ghent University, Department of Architecture, 8 février 2018

Séminaire doctoral (Kees Christiansee), ETH Zurich, Département d'Architecture, 3 décembre 2016

Séminaire *Les Gares au Miroir de l'Urbain*, codirection avec Nacima Baron, Ecole des Ponts ParisTech, Université Paris Est, LVMT-LATTS, 8 séances, 2013-2015

Séminaire doctoral (Koos Bosma, Anna Nikolaeva), Vrije University, Department of Visual arts, 5 novembre 2013

### Codirection de thèse

Elise Avide, *La fabrique des gares du quotidien, imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie de l'aménagement*, Latts (cofinancement SNCF), Université Paris-Est, Codirectrice de thèse (avec Antoine Picon), 2013-2017, soutenue le 12 mars 2018

Eirini Kasioumi, *Evolving planning strategies in urban airport areas, the case of Paris airports*, ETH Zurich, Cosupervisor (with Kees Christiansee), 2013-2019, soutenance le 10 juillet 2019

### Jury de thèse

Marie-Madeleine Ozdoba, *Le futur, maintenant ! Le récit visuel de l'architecture « ultramoderne » dans la presse américaine, de la conquête de l'atome à la conquête de l'espace (1945-1969)*, Doctorat en arts et langages, EHESS, membre du comité de thèse et examinatrice, 29 mai 2019

Stéphane Degoutin, *Société nuage*, Doctorat en aménagement et urbanisme, Ecole nationale supérieure des arts décoratifs/Université Paris Est, Examinatrice, 7 janvier 2019

Alessandro Panzeri, *Novum Monumentum, Etude de la nouvelle monumentalité métropolitaine*, Doctorat en architecture, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville, Examinatrice, 20 juin 2018

Emile Duhart, *Obsolescences aéroportuaires dans les villes capitales du cône sud de l'Amérique Latine*, Doctorat en architecture, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Malaquais, Examinatrice, 7 décembre 2015

Anna Nikolaeva, *'More than just an airport', Visions of an international terminal as a multi-functional public space*, Aarhus University, Danemark, Rapporteuse, 7 mars 2014

Stéphanie Leheis, *La ville et sa rocade, un projet d'infrastructure au risque du temps long. Le cas de Marseille*, Doctorat en urbanisme, Université Paris Est, Examinatrice, 30 septembre 2011



## Jury d'habilitation

Valéry Didelon, *Euralille : vers un nouvel urbanisme*, Habilitation à diriger les recherches en histoire de l'art, Université Paris I Sorbonne, Examinatrice, 26 novembre 2018.

## ***Enseignements (Master)***

### Ecole des Ponts ParisTech

*Atelier international Paris-Tôkyô-Singapour*, Mastère AMUR, avec Claude Prelorenzo puis Corinne Tiry-Ono puis Jacques-Jo Brac, Responsable, depuis 2013

*Séminaire Métropoles et Infrastructures*, Mastère AMUR, Responsable, depuis 2005

*Atelier métropolitain*, Mastère AMUR (Jacques-Jo Brac, Nicolas Février, Jim Njoo puis Romain Boursier), Membre des jurys, depuis 2005

*Villes, Territoires et Technologies XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles* (Antoine Picon), Intervenante, depuis 2012

Direction du Mastère Spécialisé Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine, 2005-2016

Direction du programme de Projets de Fin d'Etudes, Mastère AMUR, 2006-2016

*Atelier International Métropoles asiatiques* (Shanghai, Guangzhou, Tokyo, Istanbul, Séoul), Mastère AMUR, avec Claude Prelorenzo, Responsable, 2006-2012

### Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura

*Le projet métropolitain*, Conférences et studio de projet d'architecture, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> année, invitée par Antonella Contin et Michele Moreno, 2012-2015

Séminaire *Dare Terra*, Milano Urban Center, Dir Antonella Contin, 2011-2014

Séminaire *City of Flows*, invitée par Ernesto d'Alfonso et Antonella Contin, 2009-2011

### Interventions et jurys extérieurs

Ecoles d'architecture de Paris La Villette, Marne-La-Vallée, Paris Belleville, Paris Malaquais, Paris Val de Seine, Strasbourg ; Sciences Po Paris ; Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers ; Technical University of Delft ; University of Southern California ; Tokyo Hosei University ; ETH Zurich

### ***Architecture et urbanisme, projets et réalisations***

#### Etudes d'urbanisme, directrice de programme

Direction du programme de projets de fin d'études du Mastère AMUR, ENPC. Etudes portant sur diverses problématiques d'aménagement (Partenaires : Etablissements Publics d'Aménagement, Villes, Sociétés publiques locales, Société du Grand Paris, etc), 2006-2016

#### Architecture en libéral

Inscrite à l'ordre des architectes, depuis 2010

Rénovations (projet et chantier), Paris, 2010-2011

Agence d'architecture, Aéroports de Paris, Architecte chef de projet (Paul Andreu)

Concours du Central Business District, Beijing, China, 2003

Rénovation de l'aérogare 1 à Roissy CDG, Conception, élaboration de l'esquisse-APS au DCE-démarrage du chantier, 1998-2003

Réalisation de l'aérogare 2F à Roissy CDG, Chantier, 1997-1999



## ANNEXE 2

### Liste des publications

#### *Thèse*

**Roseau N.** (2008), *L'imaginaire de la ville aérienne*, Université Paris Est-Ecole des Ponts, 2 Volumes (Texte, 294p, Iconographie, 121p)

#### *Ouvrages*

Andreu P., **Roseau N.** (2014), *Paris C.D.G-1*, Paris, Editions B2, 192p

**Roseau N.** (2012), *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Editions Parenthèses, Librairie de l'Architecture et de la Ville, 304p

#### *Ouvrages collectifs*

**Roseau N.**, Thébaud-Sorger M. (2013), *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, 192p  
Prix Alphonse Malfanti 2015 (AéCF)

Lefèvre C., **Roseau N.**, Vitale T. (2013), *De la Ville à la Métropole, Les défis de la gouvernance*, Préface de Pierre Mansat, Paris, L'Oeil d'Or, 400p

#### *Site éditorial*

*Inventer le Grand Paris, Histoire croisée des métropoles*

[www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr)

Site scientifique d'édition, de recherches et de corpus sur l'histoire croisée du Grand Paris (Publication du collectif de chercheurs *Inventer le Grand Paris*)

#### *Dossiers*

Pousin F., **Roseau N.**, *Les plans dans leur épaisseur*, Inventer le Grand Paris, 2018, <http://www.inventerlegrandparis.fr/seminaire-igp/2017-2018/les-plans-dans-leur-epaisseur/>

Pousin F., **Roseau N.**, *Perspective transnationale et histoire du Grand Paris*, Inventer le Grand Paris, 2018,  
<http://www.inventerlegrandparis.fr/seminaire-igp/2017-2018/la-perspective-transnationale/>

Baron N., **Roseau N.** (2016), « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, pp.1-56.

Gilli F., Lefèvre C., **Roseau N.**, Vitale T. (2012), « Les défis de la gouvernance métropolitaine », *Les Cahiers de la Métropole*, n°2, pp.51-96 (avec version anglaise)

Füzesséry S., **Roseau N.** (2012), « Les apories de la ville durable, la ville équitable », *La Vie des Idées/Métropolitiques*.

Füzesséry S., **Roseau N.** (2010), « Les apories de la ville durable, La ville autosuffisante », *La Vie des Idées*.

#### **Articles dans revues à comité de lecture**

**Roseau N.** (2018), « L'infrastructure sismographe : Temps, échelles, récits du boulevard périphérique parisien », *Tracés*, numéro spécial *Infrastructures*, ENS Editions, n°35, pp.49-74

**Roseau N.** (2017), « La ville verticale, abstraction concrète », *Géographie et cultures*, numéro spécial *Imaginaires de la vi(ll)e en hauteur*, Paris, L'Harmattan, n°102, pp.15-38

**Roseau N.** (2016), « L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss, New York, 1916 - 1962 », *Marnes*, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, pp.191-237

Baron N., **Roseau N.** (2016), « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, pp.1-8

**Roseau N.** (2016), « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire Urbaine*, n°45, pp.5-16

**Roseau N.** (2014), « Dal megaevento alla megastruttura, L'aeroporto emblema della città globale », *Le culture della tecnica*, vol 25, pp.183-200

**Roseau N.** (2012), « Le projet métropolitain comme récit », *Le Visiteur*, n°18, Infolio (version bilingue « Metropolitan projects as narrative »), pp.83-94

**Roseau N.** (2012), « Airports as urban narratives, toward a cultural history of global infrastructures », *Transfers*, Berghahn Books, New York, Vol 2.1, pp.32-54

**Roseau N.** (2011), « Rescaling urban matter, the city viewed from the air », *Scales of the Earth*, Special Issue of *New Geographies*, N°4, Harvard University Press, pp.53-63

**Roseau N.** (2009), « Reach for the skies, aviation and urban visions, Paris and New York ca 1910 », *The Journal of Transport History*, Manchester University Press, Vol 30.2, pp.121-140.

**Roseau N.** (2008), « Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York? », *Cahiers d'Epistémé 2*, Université Bordeaux 1, pp.189-204.

### ***Chapitres d'ouvrages de recherche***

**Roseau N.** (2019), « L'Aéro-port du Grand Paris, Représenter la métropole du mobile », in Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua (Eds), *Les politiques de mobilité dans les métropoles françaises*, Presses Universitaires de Rennes, à paraître

**Roseau N.** (2019), « Les territoires de l'air, une culture moderne? » in Dominique Faria *et al* (Eds), *L'influence de l'aviation sur l'espace et le temps*, Editions du Manuscrit, à paraître.

**Roseau N.** (2019), « L'Aéro-port du Grand Paris, Représenter la métropole du mobile », in Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua (Eds), *Les politiques de mobilité dans les métropoles françaises*, Presses Universitaires de Rennes, à paraître

**Roseau N.** (2019), « Les territoires de l'air, une culture moderne? » in Dominique Faria *et al* (Eds), *L'influence de l'aviation sur l'espace et le temps*, Editions du Manuscrit, à paraître.

**Roseau N.** (2017), « L'agrandissement de la métropole par l'infrastructure : l'aéroport XXL de Hong Kong » in Konstantinos Chatzis *et al* (Eds), *Les métamorphoses des infrastructures, entre béton et numérique*, Peter Lang Edition, pp.67-94

**Roseau N.** (2017), « Les empreintes de l'infrastructure, De la ville aérienne à la ville aéroport » in Tatiana Debroux, Judith Le Maire, Yannick Van Haelen (Eds), *L'entrée en ville, Aménager, expérimenter, représenter*, Editions de l'Université de Bruxelles, pp.77-90

**Roseau N.** (2015), « The imageability of the metropolis » in Antonella Contin (Ed), *Questo Metropolitan Architecture*, Maggioli Editore, pp.84-91

**Roseau N.** (2014), « Polycentrality within the Greater Paris, a polysemic figure » in Tu Delft (Eds), *New Urban Configurations*, Amsterdam, IOS Press, pp.826-831

**Roseau N.** (2013), « Learning from airport's history » in Peter Norton et al (Eds), *Mobility in History*, Vol4, New York, Berghahn Books, pp.95-100

Lefèvre C., **Roseau N.**, Vitale T. (2013), « Les défis de la gouvernance métropolitaine », in *Ibid* (Eds), *De la Ville à la Métropole, Les défis de la gouvernance*, Paris, L'Oeil d'Or, pp.21-34

**Roseau N.**, Thébaud-Sorger M. (2013), « Les empreintes du vol, une culture de la modernité », in *Ibid* (Eds), *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Métispresses, pp.9-25

**Roseau N.** (2013), « Le paradigme de la frontière, l'aéroport miroir de la condition urbaine » in Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (Eds), *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Métispresses, pp.181-194

**Roseau N.** (2013), « The City seen from an aeroplane, Distorted reflections and urban future » in Mark Dorrian, Frédéric Pousin (Eds), *Seeing from above : the aerial view in visual culture*, Londres, IBTauris, pp.210-226

**Roseau N.** (2012), « Habiter la grande échelle » in Andrea Urlberger (Eds), *Habiter les aéroports, Paradoxes d'une nouvelle urbanité*, Genève, Métispresses, pp.91-100

**Roseau N.** (2012), « La ville vue d'avion, miroir ou scénario ? » in Mark Dorrian, Frédéric Pousin (Eds), *La vue aérienne, 16 études pour une histoire culturelle*, Genève, Métispresses, pp.167-177

**Roseau N.** (2012), « Le récit urbain comme part du réel, imaginaire et fabrique des aéroports » in Frédéric de Coninck, José-Frédéric Deroubaix (Eds),

*Transformations des horizons urbains, Savoirs, imaginaires, usages et conflits*, Paris, L'Oeil d'or, pp.293-303

**Roseau N.** (2012), « Le Grand Paris des Infrastructures, un projet en crise ? » in Dominique Rouillard (Ed), *L'Infraville, futurs des infrastructures* Archibooks, Paris, pp. 53-64

**Roseau N.** (2009), « Du futur au miroir, les paradoxes des villes aériennes », *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?* (Mathieu Flonneau, Vincent Guigueno, Eds), Presses Universitaires de Rennes, pp.207-219

**Roseau N.** (2009), « Du récit à l'icône, imaginaire et architecture aéroportuaire », *Imaginaires d'infrastructure* (Dominique Rouillard, Ed), Paris, L'Harmattan, pp.91-104

**Roseau N.** (2009), « L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », *La Métropole des Infrastructures, XXè-XXIè siècles* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, Eds), Paris, Picard, pp.82-98

**Roseau N.** (2008), « The Obsolescence of the monument, the future of airport icons », *The Challenge of Change, Dealing with the Legacy of the Modern Movement* (D. van den Heuvel, M. Mesman, W. Quist, B. Lemmens, Eds), Amsterdam, IOS Press, pp.87-92

**Roseau N.** (2007), « Les métamorphoses de l'infrastructure, New York et l'imaginaire de la ville aérienne », *Le Temps des Infrastructures* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, Eds), Paris, L'Harmattan, pp.57-70

### ***Recensions d'ouvrages***

**Roseau N.** (2017), « Françoise Lucbert et Stéphane Tison (Eds), *L'imaginaire de l'aviation pionnière, Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses Universitaires de Rennes, 2016 », in *The Journal of Transport History*, n°38 (1), pp.148-150

**Roseau N.** (2017), « Christoph Asendorf, *Super Constellation, L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Editions Macula, 2014 », in *Artefact*, n°5, Presses Universitaires de Rennes, pp.225-229

**Roseau N.** (2015), « Marteen Van Acker, *From Flux to Frame, Designing infrastructure and shaping urbanization in Belgium*, Leuven University Press, 2014 », in *Transfers*, New York, Berghahn Books, Vol 5.2, pp.153-154



**Roseau N.** (2013), « Florence Bourillon et Annie Fourcaut (Eds), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2012 », in *Revue d'Histoire du XIXème siècle*, n°47, pp.214-215.

**Roseau N.** (2012), « Mathieu Flonneau, *L'autorefoulement et ses limites*, Paris, Descartes et Compagnie, 2010 », in *The Journal of Transport History*, Manchester University Press, Vol 33.2, pp.272-3

**Roseau N.** (2012), « Marcel Smets et Kelly Shannon, *The Landscape of the contemporary infrastructure*, Rotterdam, NAI, 2010 », in *Transfers*, New York, Berghahn Books, Vol 2.2, 2012, p.166-167, et « Les empreintes de la mobilité », *Métropolitiques* (Paris), 15 Juin.

**Roseau N.** (2011), « François Ascher, *L'âge des métapoles*. Préface de Alain Bourdin, Editions de l'Aube, 2009 », in « Penser la ville hypermoderne, l'héritage de François Ascher », *Métropolitiques* (Paris), 25 février.

**Roseau N.** (2008), « Maryse Lassalle (Ed), *Bases pour dirigeables, Histoire et actualité*, Publications de l'Université de Provence, 2005 », 269 p., In *Documents pour l'Histoire des Techniques* (Paris), Revue du CNAM- CDHTE, n°16, pp.215-7.

### ***Autres articles***

**Roseau N.** (2016), « Research paths, Reflection on urban research methodology », *Methods in urban studies* (Kees Christiaanse, Eds), ETH Zurich, pp.8-13

**Roseau N.** (2015), « Projeter la ville duale », *Panorama des ateliers de création urbaine*, Paris, Editions Dominique Carré, p.67

**Roseau N.** (2012), « Quels pouvoirs pour les territoires métropolitains ? » (Avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale), *Métropolitiques*, 19 décembre

**Roseau N.** (2012), « L'entre-deux de l'intensification », Numéro spécial « Grand Paris », *La Jaune et la Rouge*, Paris, n°676

**Roseau N.** (2012), « La fabrique de la métropole », *Les défis de la gouvernance métropolitaine, Les Cahiers de la Métropole*, n°2, pp.72-75, publié également dans *La Gazette des Communes*, 21 mai, pp.16-18

**Roseau N.** (2011), « La planification à l'épreuve de la construction d'un récit métropolitain », Revue *Urbanisme* (Paris), Hors-Série *Ile de France 2030, Le Schéma Directeur, Enjeux, Ambitions, Décisions*, n°41, pp.53-54

**Roseau N.** (2011), « Penser la ville hypermoderne, l'héritage de François Ascher », *Métropolitiques*. 25 février.

**Roseau N.** (2010), « Le projet comme instrument de connaissance », *Ville.Commerce*, Paris, Editions Dominique Carré, pp.145-6

**Roseau N.** (2010), « L'aéroport et la condition métropolitaine », *La ville autrement, L'énergie des réseaux*, The Mook, Paris, Editions Autrement, pp. 88-91

**Roseau N.** (2010), « L'aéroport comme métastructure urbaine », *Airport Cities*, Numéro Spécial de *PCM* (Paris), pp.11-15

**Roseau N.** (2010), « Mobile en métropole, une condition durable ? », *Urbanisme*, HSérie *La démarche Ecocités, Villes durables en projet*, n°36, pp.59-62

**Roseau N.** (2008), « Négocier la ville du futur » (avec Gilles Delalex), *Île - de - France 2030, Futurs possibles*, Paris, Editions Dominique Carré, pp.20-25. (Introduction au projet du Mastère Amur présenté aux Ateliers de création urbaine de la Région Ile de France, pp.26-41)

**Roseau N.** (2007), « Aménager la ville des flux », *Constructif* (Paris), n°16, pp.75-6

**Roseau N.** (2005), « La ville des flux, les espaces de frottement », *Faces*, Genève, n°61, pp.14-8

**Roseau N.** (1999), « L'architecte et le passager », *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les Cahiers des Semaines du Savoir, Aéroports de Paris, pp.38-47

**Roseau N.** (1999), « Réhabiliter Roissy 1 », *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les Cahiers des Semaines du Savoir, Aéroports de Paris, pp.28-31

**Roseau N.** (1997), « Les villes et l'aménagement du territoire, le Schéma National et les Directives Territoriales d'Aménagement », *Bulletin de l'Institut de la Décentralisation*, Paris, n°45, pp.15-23.

### ANNEXE 3

## Liste des conférences et communications

#### *Organisation scientifique de conférences/séminaires*

*Les paysages du Grand Paris* (Avec Frédéric Pousin), Séminaire du Groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, Labex Futurs Urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, 20/12/2018

*Les plans dans leur épaisseur* (Avec Frédéric Pousin), Atelier international du Groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, Labex Futurs Urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, 21/06/2018

*Perspective transnationale et histoire des métropoles* (Avec Frédéric Pousin), Séminaire du Groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, Labex Futurs Urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, 15/02/2018

*L'infrastructure et la ville, Quelle(s) histoire(s) ?* (Avec Loïc Vadelorge et Louis Baldasseroni), Atelier doctoral, Labex Futurs urbains, Cité Descartes , 16/11/2017

*Humanités numériques et histoire du Grand Paris* (Avec Cédric Feriel et Loïc Vadelorge), Journée d'études, Labex Futurs Urbains, Cité Descartes, 14/09/2017

*Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les métropoles, 1970-2000* (Collectif *Inventer le Grand Paris*), Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville, 01-02/12/2016

*L'innovation dans la recherche architecturale et urbaine* (Avec Paul Landauer), Journée doctorale coorganisée par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marne La Vallée, avec la contribution de l'ETH Zurich, Paris, Cité Descartes, 15/11/2016

*Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les métropoles, 1940-1970* (Collectif *Inventer le Grand Paris*), Auditorium du Petit Palais, Paris, 01-02/12/2015. Préparation des actes en cours.

*De l'Aéronautique à la culture aérienne* (Avec Marie Thébaud-Sorger), Séminaire au Centre Alexandre Koyré, autour et avec la participation des auteurs du Livre *L'Emprise du Vol*, 06/02/2014

*Inventer le Grand Paris, Relecture des travaux de la Commission d'extension de Paris, rapport et concours, 1911-1919* (Collectif Inventer le Grand Paris), Colloque, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 05-06/12/2013

*Innovations et fabrique de l'identité métropolitaine* (Avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale), Colloque, Mairie de Paris, 26-27/11/2013

*Governing the Metropolis, Powers and territories, New directions for research* (Avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale), Colloque, Mairie de Paris, 28-30/11/2012

*Paris, Métropoles, Le défi de la gouvernance* (Avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre, Tommaso Vitale), Colloque, Mairie de Paris, 01-02/12/2011

*La culture aérienne : Objets, imaginaires, Pratiques de l'aéronautique, XIXè - XXè siècles* (Avec Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger), Colloque, Paris, Conservatoire National des Arts et Métiers, Cité des Sciences et de l'Industrie, Musée de l'Air et de l'Espace, 13-15/11/2008

### ***Conférences et communications***

« Infrastructural Dialectic : Temporalities and Scales of the City-Territory », Symposium *The Country [Side] : Infrastructure for the City ?* (Convenor Nasrine Seraji), Hong Kong University, 12 avril 2019

« Archives de plans, l'exemple du Grand Paris » (Collectif IGP), Colloque annuel de la Société Française d'Histoire Urbaine, Université Paris Est Créteil, 25 janvier 2019

« Les paysages du Grand Paris » (Avec F.Pousin), Séminaire *Inventer le Grand Paris*, Ecole d'architecture de Paris Belleville, Labex Futurs Urbains Introduction scientifique, 20/12/2018

« Infrastructures et métropoles à l'échelle planétaire, recherches croisées », Séminaire *Comparatisme*, ENSAVT-ENPC-UPEM, Marne-La-Vallée, Conférence, 13/11/2018

“La ville par l'image, Questions pour l'histoire de l'urbanisme”, Rendez-vous de l'Histoire, *La puissance des images*, Blois, Ecole nationale de la nature et du paysage, Communication invitée, 12/10/2018

« Temporalities of infrastructure, the idea of the parkway in New York, 1920's-1970's », *Urban renewal and resilience*, 14<sup>th</sup> International conference of the European Association of Urban History, Rome, Communication sur appel, 30/08/2018

« Les plans dans leur épaisseur » (Avec F.Pousin), Atelier *Inventer le Grand Paris*, Ecole d'architecture de Paris Belleville, Labex Futurs Urbains, Introduction scientifique, 21/06/2018

« Perspectives transnationales et histoire du Grand Paris » (avec F.Pousin), Séminaire *Inventer le Grand Paris*, Ecole d'architecture de Paris Belleville, Labex Futurs Urbains, Introduction scientifique, 15/02/2018

« *Inventer le Grand Paris: History on a metropolitan scale* », Seminar *Urban Agency, the historical fabrication of the city as an object of study*, Antwerp University, communication, 15/12/2017

« City of infrastructure, between narratives and materiality », Seminar *Urban Theory: a Rebel without a Cause?*, Antwerp University, communication, 13/12/2017

« Inventer le Grand Paris : Retour sur la période 40's-60's », Séminaire du Groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, Ecole d'architecture de Paris Belleville, Labex Futurs urbains, Paris, communication, 30/11/2017

« Le digital au service de l'histoire des métropoles ? Histoire du Grand Paris et humanités numériques » (Avec Loïc Vadelorge et Cédric Ferial), Introduction scientifique à la journée d'études du Labex Futurs Urbains, Université Paris Est, Marne-La-Vallée, 14/09/2017

« Les territoires de l'air, une culture de la modernité », Colloque *Aviation : impact on time and space*, LPaz Forum 2017, Santa Maria Island, Açores, conférence de clôture (keynote), 07/09/2017

« Les territoires aéroportuaires du Grand Paris, représentations et pratiques », Ihdete, Mairie de Paris, conférence, 29/06/2017

« L'aéroport est-il un espace public? », Ecole d'Architecture de Paris Malaquais, conférence, 09/05/2017

« *Un autre présent s'installe dans le futur*, Le Grand Paris des infrastructures, 1965-1976 », Colloque *Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les*

*métropoles des années 70 à l'an 2000*, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville, communication sur appel, 02/12/2016

« *Inventer le Grand Paris : Towards a metropolitan history* », Seminar *Urban Agency, the historical fabrication of the city as an object of study*, Antwerp University, communication invitée

« L'invention urbaine de l'aéroport », Paris, Aéroclub de France, conférence, 04/10/2016

« La ville mobile, l'infrastructure comme médiation », Colloque *Quand on arrive en ville Transports, perceptions et représentations (18<sup>ème</sup>-21<sup>ème</sup> siècles)*, Université Libre de Bruxelles, communication invitée, 15/10/2015

« Milestones for a crossdisciplinary history of aerial culture, Understanding mobile cultures » (avec M.Thébaud-Sorger), *The Future of Mobilities: Flows, Transport and Communication*, International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) and Cosmobilities, Caserta, Italie, communication sur appel, 15/09/2015

« Local on the Grand Scale, sustainability addressed to the metropolitan project », Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura. Conférence, 09/01/2015

« Architectures of infrastructure », Politecnico di Milano, Ecole d'Architecture de Séville, conférence, 21/11/2014

« L'invention de l'aéroport, Archéologie d'une infrastructure hypermoderne », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, conférence, 12/11/2014

« Imagibility of the metropolis, questions addressed to the Greater Paris », Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, conférence, 07/11/2014

« L'aéroport, figure de la métropole contemporaine? », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Val de Seine, conférence, 22/10/2014

« Landscape as infrastructure », Seminar *Dare Terra, Milano, Città delle Muse, le arti per l'architettura, la città, i paesaggi*, Milano Urban Center, communication invitée, 12/06/2014

« L'aéroville ou la question de la frontière urbaine », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville, conférence, 13/03/2014

« Le projet métropolitain, état d'une recherche en cours », Séminaire du Larep, Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles, conférence, ??/02/2014

« Le vol aérien, Imaginaire et matérialité », *Rendez-vous des auteurs*, Ecole des Ponts, Marne-La-Vallée, communication invitée, 21/11/2013

« The airport as urban artifact, the ecology of the frontier », Conférence *Airport Landscape, Urban Ecologies in the Aerial Age*, Cambridge, Graduate School of Design, Harvard University, communication invitée, 15/11/2013

« Conversations autour de : la ville et le territoire par les airs », Cité de l'Architecture et du Patrimoine, Paris, conférence, 07/11/2013

« The sky is the limit, airport imaginary facing the urban realm », Département des arts visuels, Vrije University Amsterdam, conférence, 05/11/2013

« Ville mobile, un prisme pour penser la ville durable », Hôtel de ville de Tours, Cycle de rencontres Mouvement Architecture Pluriels, conférence, 16/05/2013

« Aerocity, quand l'avion fait la ville », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, conférence, 10/04/2013

« Grand Paris and water territorial structure: frames, challenges and projects », Séminaire *Grand Tôkyô-Grand Paris*, Hosei University, Tokyo, conférence, 25/03/2013

« L'aéroport ou le paradigme de la frontière », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette, conférence, 12/03/2013

« La grande échelle du local, Héritages, actualités et mutations de la figure américaine du *Park System* », Colloque *Futurs Urbains*, Université Paris Est, Marne La Vallée, communication sur appel, 17/01/2013

« Aéroports et spatialités : temps, imaginaire, métropole », Séminaire scientifique *Les Mots de l'Architecture Contemporaine*, Institut des Etudes Avancées, communication, 14/12/2012

« Aerocity, Quand l'avion fait la ville », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de la Ville et des Territoires, Marne La Vallée, conférence, 05/12/2012



« Gouverner les métropoles », Introduction scientifique (avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre et Tommaso Vitale) au Colloque international *Gouverner les métropoles, Pouvoirs et territoires, nouvelles directions de recherches*, Paris, Hôtel de Ville, 28/11/2012

« Metropolitan project as narrative, Sustainability addressed to Grand Paris », Workshop Politecnico di Milano, Ecole d'Architecture de Séville, conférence, 23/11/2012

« La représentation de la grande échelle : décentrement et expérimentations », Conférence *Mobilités, entre Art et Architecture*, Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs, Paris, à l'occasion de la publication du livre *Habiter les aéroports* (Ed Andrea Urlberger), communication invitée, 14/11/2012

« Polycentrality within the Greater Paris, a polysemic figure », Conference *New Urban Configurations*, Technical University Delft, communication sur appel, 11/10/2012

« La métropole durable, questions pour le Grand Paris », Institut Français, Vilnius, Lituanie, conférence, 11/07/2012

« The metropolitan project, between problem solving and project designing », Seminar, *Dare Terra, Inhabiting the Technic*, Milano Urban Center, communication invitée, 20/06/2012

« La Tour Eiffel ou l'immatérialité du monument », Colloque *Paris en images*, Université Paris I, University of Southern California, Comité d'Histoire de la Ville de Paris, Forum des Images, Paris, communication invitée, 12/05/2012

« La fabrique de la métropole », Introduction scientifique au séminaire international *Paris Métropoles, Le défi de la gouvernance*, Paris, Hôtel de Ville, communication, 01/12/2011

« Forms of city of flows : when the immobile competes the mobile », *Transport and Mobility on Display*, International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Berlin, communication sur appel, 07/10/2011

« Towards Grand Paris, resilience and organicity », Seminar, *Dare Terra. Nuovi modelli sostenibili per la crescita urbana*, Milano Urban Center, communication invitée, 23/06/2011

« La fabrique du projet à l'épreuve du Grand Paris », Colloque *Théorie et Projet*, Société Française des Architectes, Paris, communication sur appel, 06/05/2011

« Mapping the metropolis with aerial views », Conférence *Mapping Maps, What is new about Neocartography?*, University of Siegen, Allemagne, communication invitée, 20/01/2011

« *L'imageabilité de la ville des flux* », Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers, Cluny, conférence, 14/01/2011

« Le Grand Paris des infrastructures, un projet en crise? », Colloque *L'Infraville*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais, communication sur appel, 05/10/2010

« Images and planning, how visual materials help to understand key paradigms of the contemporary city? », Séminaire « On the visibility of space and the built environment », Department of Visual Studies, University of Southern California, Los Angeles, USA, conférence, 06/10/2010

« Airports as urban narratives, toward a cultural history of global infrastructures », *International Conference of the Society of History and Technology*, Tacoma, USA, communication sur appel, 01/10/2010

« City of flows and urban renewal », Athens Seminar *The art of building cities*, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, conférence, 15/03/2010

« From Megaevent to Metastructure, Airports and the urban condition of being on the world stage », International Symposium *20th Century Great Events: Architecture, Planning and Urban Development*, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, communication sur appel, 02/04/2009

« Imaginaire et construction », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, Conférence, 03/03/2009

« Le lieu paradoxal, imaginaires et pratiques aéroportuaires », Conférence, *Aerial Culture, Artifacts, imaginaries and practices of aeronautics, 19th-20th centuries*, Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, communication sur appel, 15/11/2008

« De l'histoire de l'aéronautique à l'histoire de la culture aérienne, Problématiques » (avec Patrice Bret et Marie Thébaud-Sorger), Introduction scientifique à la conférence internationale *Aerial Culture, Artifacts, imaginaries*

*and practices of aeronautics, 19th-20th centuries*, Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris, 13/11/2008

« Creating a Liveable City », Commentator, *50th International Conference, Society for the History of Technology*, Lisbonne, Portugal, communication invitée, 14/10/2008

« Crossing Boundaries: Urban Imaginary and the Fabric of the Modern City », Plenary session. « Science Fiction and the History of Technology », *50th International Conference of The Society for the History of Technology*, Lisbonne, Portugal, communication invitée, 12/10/2008

« The Obsolescence of the Monument, The future of Airport Icons », Xth Docomomo International Conference *The Challenge of Change, Dealing with the Legacy of the Modern Movement*, Van Nelle Ontwerpfabriek, Rotterdam, Pays-Bas, communication sur appel, 18/09/2008

« The infrastructural scale of the Net-City », Séminaire-Workshop *Paradigms of the Net-City*, Politecnico di Milano, Italie, conférence, 26/06/2008

« The City in Pursuit of Air Conquest, from Imaginary to Real », International Conference *The International Community of Flight*, Wright State University, Dayton, Ohio, USA, communication sur appel, 09/05/2008

« Imaginaire aérien et architecture », Séminaire *Epistémé*, Université Bordeaux I, conférence, 13/12/2007

« La ville vue d'avion, miroir ou scénario », Journée d'études CNRS/British Academy, *La vue aérienne, enjeux pour les savoirs et pratiques de l'espace*, University of Chicago Center, Paris, communication invitée, 08/12/2007

« From individual exploits to collective dreams, First flights in New York and the birth of the urban imaginary of the aerial mobility », *History, safety and sustainability of mobility*, International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Université Paris I Sorbonne, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, communication sur appel, 28/09/2006

« New York et l'imaginaire de la ville aérienne », Séminaire *Temps des Infrastructures*, Ecoles d'Architecture de Paris-Malaquais et Paris-Versailles, Maison de l'Amérique Latine, Paris, communication sur appel, 11/12/2004

« L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », Colloque *La Métropole des Infrastructures, XXè-XXIè siècles*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, communication sur appel, 12/12/2003

### ***Animation de sessions de colloques***

« La ville comme archive / l'archive de ville » (Avec Loïc Vadelorge), Séminaire exploratoire *Archival City*, Ecole des Ponts, Université Paris Est Marne La Vallée, 09/02/2018

« Exposer la métropole », Colloque *Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les métropoles des années 70 à l'an 2000*, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville, 01/12/2016

« Mobilités », Colloque *Systèmes d'information et gestion de l'urbain sur la longue durée fin XVIIIè-début XXIè siècles*, Institut des sciences de la communication, Paris, 15/03/2016

« Paris - Banlieues : du plan à l'aménagement », Colloque *Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les métropoles des années 40 à la fin des années 60*, Auditorium du Petit Palais, Paris, 01/12/2015

« La durabilité de la ville verticale en question », Colloque *La ville verticale, Explorer et penser la dimension verticale de l'urbanisation dans le contexte de mondialisation et de changement climatique*, Université Lumière Lyon II, 26/11/2015

« Gouvernement » (Avec Emmanuel Bellanger), Colloque *Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur Paris et les métropoles, 1919-1944*, Auditorium du Petit Palais, Paris, 02/12/2014

« Echelles et innovations métropolitaines » (Avec Emmanuel Bellanger), Colloque *Inventer le Grand Paris, Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris, Rapport et concours 1913-1919*, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, Paris, 05/12/2013.

« Iconicités », Colloque *Paris en images*, Université Paris I, University of Southern California, Comité d'Histoire de la Ville de Paris, Forum des Images, Paris, 25/05/2012.

« Planning, échelles et temporalités », Séminaire scientifique international *Paris Métropoles, Le défi de la gouvernance*, Paris, Hôtel de Ville, 01/11/2011.

« From Airfield to Airport City : Complexity and Contradiction in Airport History », *Transport and Mobility on Display*, International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Berlin, 07/10/2011.

### ***Participation à des tables rondes***

« Aerocity, la ville revue », *La nuit des idées*, Dans le cadre de l'exposition *Survols*, CAUE des Hauts de Seine, 31/01/2019

« De la ville à la mégapole », Université d'été du MEDEF, Jouy-en-Josas, 28/08/2018

« L'Université dans la ville, A propos du campus de la ville durable », Séminaire I-Site Future, Université Paris Est, Champs sur Marne, 02/11/2017

« Les nouveaux modèles de l'aménagement », Débat, *50 ans du Mastère AMUR*, Urbaponts, Pavillon de l'Arsenal, 29/09/2016

« Les aéroports, des non-lieux ? », Sixièmes journées d'études du Grand Paris, Ecole d'Urbanisme de Paris, Marne-La-Vallée, 20/03/2015

« Les aéroports à l'épreuve de la métropolisation » (introduction, discutante), *Rencontres Villes et Transports en Ile de France* (dir. Jacques-Jo Brac de la Perrière), Etablissement Public d'Aménagement Orly Seine Amont Rungis, Choisy-le-Roi, 30/09/2014

« Métropole, quels enjeux pour la Seine et Marne ? », Débat public au Conseil Général de Seine et Marne, 03/07/2013

« Le couple ville – aéroport, laboratoire possible du projet métropolitain », Cycle *Métabolismes métropolitains, le Grand Paris en chantier*, Atelier International du Grand Paris, Maison de l'Architecture, Paris, 11/10/2012

« Quelle gare ? Quelle Ville ? Orchestrer dans la durée », *Rencontres Villes et Transports en Ile de France* (dir. Jacques-Jo Brac de la Perrière), Caisse des Dépôts et Consignations, Paris, 04/10/2010

« Face aux défis environnementaux, L'attractivité naturelle de la métropole », *Ile de France 2030, La métropole relève les défis*, Colloque organisé par la Région Ile de France, Bibliothèque Nationale de France, Paris, 01/10/2009

« Le Grand Paris à Paris Est », Exposition itinérante du *Grand Pari(s)*, Ecole des Ponts ParisTech, Marne-La-Vallée, 23/11/2009

### ***Interviews Presse/ Documentaires/Radio/Expositions***

« Les aéroports doivent-ils rester publics ? », *Du Grain à Moudre* (Hervé Gardette), *France Culture*, 6 mars 2019, durée : 40 minutes

« Dans l'aéroport, le voyageur est devenu captif », *Le Monde*, Dossier Economie, 10 juillet 2018, p.6

« Le projet d'un aéroport en plein Paris, l'Aéroparis d'André Lurçat », Julien Descalles, *Grand Paris Développement*, Paris, n°19, mai 2017, pp.54-55

« *Duty Fric*, le sixième continent », Documentaire, Réalisation Yves Billon et Philippe Trétiack, diffusé sur Public Sénat, 2017

« Paris-Orly, Retour vers le futur », Ina Chong, *The Good Life*, Paris, 23 février 2017, pp.134-137,

« Les aéroports, ces cités des nuages », Catherine Cochard, *Le Temps*, Magazine, Genève, 18 février 2017, pp.24-26

« Quand la France rêvait du ciel », Documentaire audiovisuel, réalisation Philippe Baron, Gaumont Pathé, 2016

« Orly, La modernité obsolète », *Le génie des lieux* (Camille Juza), France Culture, 31 juillet 2016, durée : 30 minutes. Re transcrite dans « Orly ou le charme désuet de la modernité », *France Culture Papiers*, n°20, Hiver 2016, pp.18-27

« Sound Lag, Aéroports, villes mondes », *Terminal P*, Exposition, Entretien diffusé dans l'installation conçue par Kerwin Rolland, durée 60 min, centre culturel de création contemporaine *La Panacée*, Montpellier, Juin-Août 2016, reprise dans l'exposition *Aéroports, villes mondes*, La Gaîté Lyrique, février-mai 2017

« Le Bourget, Terre d'Envol, 1914-2014 », Documentaire, réalisation Gaumont Pathé Archives, Cyrille Ollivier, 2014

« Dans les aéroports : embarquement immédiat ! Balades dans les terminaux », Radio, *Culture Mondes* (Florian Delorme), France Culture, 24 juin 2013, durée : 52 minutes.

« L'aéroport est-il un monde en soi ? », *Planète Terre* (Sylvain Kahn), France Culture, 3 avril 2013, durée 26 minutes.

« L'urbanisme de Seoul », Radio, *Seoulscope* (S.Y. Moon), KBS World, 23 mars 2012, en ligne sur <http://www.enpc.fr/node/4530>

« Le tourisme de masse », *La Fabrique de l'Histoire* (Emmanuel Laurentin, Perrine Kervran et Véronique Samouiloff), France Culture, 22 mars 2011, durée : 52 minutes

« 24 heures en Seine Saint-Denis », France Culture (Martin Quenehen), 7 décembre 2010

« Paris hors les murs, L'invention du Grand Paris », Documentaire audiovisuel, Réalisation Frédéric Biamonti et Françoise Fromonot, Antoine Martin Production, 2009

« Roissy 1 », Documentaire, Réalisation Valéry Gaillard, Architectures, Arte, 2009

## ANNEXE 4

### Introduction à *Aerocity, Quand l'avion fait la ville, 2012*

#### La ville miroir

Le 17 décembre 1903, les frères Wright réussissent l'incroyable sur une plage déserte de Caroline du Nord. L'homme a déjà acquis le pouvoir de monter dans les airs. Avec l'aéroplane, il est désormais en mesure de piloter et de diriger son vol dans la troisième dimension. La conquête mécanique de l'air, dont la maîtrise parfaite sera acquise en l'espace de quelques décennies, n'est pas seulement d'ordre pratique. Elle stimule et renouvelle le champ des représentations spatiales<sup>78</sup>. Prise de hauteur, contraction des distances, distension des cadres perceptifs : l'appréhension aérienne du monde crée un nouvel espace du regard. Elle redécouvre l'objet urbain, dont la lisibilité s'était perdue du fait de ses extensions répétées. Parallèlement, la mobilité aérienne, devenue en peu de temps transport de masse, suscite un bouleversement physique des structures urbaines. Ouvrages, architectures, terminaux, plateformes, systèmes composent peu à peu une nouvelle infrastructure terrestre dont les liens avec la fabrique urbaine seront étroits.

À l'aube des développements de l'aviation, la métamorphose des villes s'est déjà largement engagée sous l'effet conjugué de l'industrialisation et de l'essor des transports. Progressivement, la technicisation du milieu opère une mutation des perceptions de l'espace<sup>79</sup>. Stimulé par l'augmentation des vitesses de déplacement et l'apparition de nouvelles techniques de communication, ce mouvement s'amplifiera au cours du 20<sup>ème</sup> siècle. Au point que nombre d'analystes du fait urbain figurent désormais la mobilité — et son pendant, l'immobilité — comme l'un des paramètres essentiels du renouvellement du champ des études urbaines. Manuel Castells évoque ainsi la construction progressive d'un « espace des flux » qu'il confronte à l'« espace des lieux<sup>80</sup> ». Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les

---

<sup>78</sup> Christoph Asendorf, *Super constellation, Flugzeug und raumrevolution*, Springer, 1997. Lire aussi : David Pascoe, *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, 2001.

<sup>79</sup> Parmi les ouvrages évoquant cette transformation des représentations, figurent : Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey, The industrialisation of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley, University of California Press, 1977 ; Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 1995 ; Marc Desportes, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIIIe- XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

<sup>80</sup> Manuel Castells, *La société en réseaux, L'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.



paradoxes de notre condition urbaine. À la pratique spatiale valorisant l'expérience de la localité, s'hybride celle d'un réseau d'échanges nous transportant ici et ailleurs. Au pouvoir acquis par cette réalité augmentée, répond un brouillage des références.

Saskia Sassen souligne quant à elle le rôle pivot de la mobilité dans l'émergence de ce qu'elle appelle la « ville globale<sup>81</sup> ». Le terme de global renvoie à ces espaces urbains, gouvernés par l'économie mondiale et dont la fragilité demeure certaine. Ici, la mobilité ne se traduit pas seulement par un potentiel physique, de déplacement des personnes et des marchandises, ou virtuel, de diffusion d'informations. Elle suscite aussi un changement profond dans le système de redistribution des pouvoirs urbains. Quelques cités deviennent hyper puissantes. *A contrario*, d'autres se marginalisent si elles n'ont pas les connexions suffisantes à ce réseau global. Au sein même des métropoles les plus avancées dans cette compétition sans relâche, les écarts se creusent. Des frontières se redessinent, insidieuses et mouvantes. Ici et là, « les décideurs sans frontières côtoient les travailleurs sans papiers<sup>82</sup> ». Comme Mike Davis, Sassen pointe la dualité de ces espaces métropolitains, qui font coexister à toutes les échelles, des poches de grande richesse et leur envers d'extrême pauvreté<sup>83</sup>.

Ce mouvement d'expansion généralisée des mobilités, physiques et virtuelles, collectives et individuelles, s'accompagne parallèlement de l'émergence d'un ensemble de phénomènes dont le caractère inédit rend délicates leur anticipation et leur représentation. Sous l'emprise grandissante de notre action, la découverte progressive du monde et de sa finitude a réduit la terre à une totalité maîtrisable et du même coup fragile<sup>84</sup>. Les dérèglements climatiques, de même que le dévoiement de la télésurveillance, thèmes fétiches des auteurs de science-fiction, figurent parmi les nombreux symptômes de cette accélération des mutations et de leur nature imprévisible. C'est d'ailleurs en recourant à la figure du cyborg qu'Antoine Picon illustre l'un des paradoxes les plus aigus de notre société contemporaine : le désir d'un pouvoir démultiplié et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie, se double d'un effroi devant la dénaturation de l'homme, que les modalités de

---

<sup>81</sup> Saskia Sassen, *La ville globale, New York, Londres, Tokyo* [1992], Paris, Descartes et Compagnie, 1996; les travaux de John Urry s'inscrivent pleinement dans cette nouvelle sociologie de la globalisation. Lire de John Urry, Mimi Sheller, « The new Mobilities Paradigm », *Environment and Planning*, A38, février 2006, pp. 207-226 et de John Urry, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.

<sup>82</sup> Saskia Sassen, *Urbanisme*, no 345, décembre 2005, p. 71.

<sup>83</sup> Mike Davis, *City of Quartz, Los Angeles, Capitale du futur* [1997], Paris, La Découverte, 2000, pp. 203-236.

<sup>84</sup> Peter Sloterdijk, *Le palais de cristal, À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Maren sell Éditeurs, 2006.

réalisation de ce désir pourraient impliquer<sup>85</sup>. Tel Janus aux deux visages, ce qui apparaît merveille peut figurer cauchemar, la ville n'échappant pas à ces représentations ambiguës.

Dans cette montée des paradoxes, l'essor de la mobilité aérienne est souvent convoqué pour illustrer le paradigme de la globalisation de même que l'apparition de spatialités inédites. Ce statut délicat d'exemplarité couvre les pratiques du transport, également ses infrastructures matérielles, les aéroports, dont le développement soulève des questions essentielles sur le contenu, l'intérêt et les limites d'un urbanisme de flux intimement lié aux logiques de mondialisation. Emblème de la « ville générique » pour les uns, « non-lieu » symptomatique pour les autres, l'aéroport fait souvent figure d'objet critique pour l'analyse urbaine contemporaine<sup>86</sup>. Régulièrement, il fait écho à des questions urbaines, sans pour autant incarner un espace digne d'accéder au noble statut d'urbain.

Cette position d'entre-deux nous semble précisément des plus fécondes pour comprendre comment l'essor considérable des mobilités a profondément agi sur les structures urbaines. Situés en périphérie, les aéroports figurent de gigantesques centralités métropolitaines. Leur développement épouse le processus de distension du milieu urbain et accentuent encore le déplacement de ses bornes. Infrastructure du mobile, sans doute l'une des plus immobiles qui soit, l'aéroport est un lieu public, composé d'ouvrages et d'architectures, sillonné de voies et de réseaux. Souvent, il se veut cité. Là où convergent chaque année des millions de voyageurs venus du monde entier, viennent se greffer des composantes de la vie urbaine : services, commerces, loisirs. *Edge cities*<sup>87</sup>, *hubs*, gares tentaculaires, superbes cathédrales ou objets plus banals : ces environnements apparemment si contrôlés, témoignent en même temps d'une obsolescence et d'une congestion chroniques, les conduisant à se renouveler en permanence. La nature intrinsèquement urbaine de l'aéroport n'est pas nouvelle. Nous le verrons, elle lui est consubstantielle. Si l'aéroport figure un exemple, repoussoir ou instructif, des dynamiques de la ville contemporaine, c'est aussi parce qu'il a toujours entretenu des liens étroits avec le fait urbain.

C'est l'objet de ce livre de comprendre la façon dont les villes ont capté l'émergence de la mobilité aérienne, et en quoi ces rencontres ont façonné notre environnement contemporain. Point de départ de l'enquête, 1909

---

<sup>85</sup> Antoine Picon, *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 1998, pp. 12-13.

<sup>86</sup> Marc Augé, « Non-lieux et espace public », *Quaderns* (Barcelone), no 231, 2001, p. 11; Rem Koolhaas, *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, Arc en rêve Centre d'architecture, Actar, 2001, pp. 721-742.

<sup>87</sup> Joel Garreau, *Edge City, Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, 1991.

marque un tournant. Ont lieu cette année-là de grands spectacles de masse au cours desquels l'invention du vol dirigé est révélée au public. C'est aussi le moment que choisit le milieu professionnel des acteurs de l'urbanisme, pour s'emparer du sujet aérien et alimenter les réflexions sur l'avenir des métropoles. Dans cette histoire croisée qui s'engage, les projets de villes transfigurées par la mobilité aérienne vont proliférer. Locales ou globales, images ou métaphores, ces projections nourrissent peu à peu un imaginaire dont la portée est loin d'être purement fantasmagorique. De la « ville aérienne » à l'« aéroport-ville », la perspective d'un bouleversement physique des structures urbaines par l'introduction d'un mode de déplacement inédit suscite un certain nombre de mutations effectives.

Il s'agit là d'un point important. Car, pour se construire, ces projets ont puisé dans la réalité, se nourrissant d'une actualité vibrante. D'un côté, l'aporie d'une ville sujette à congestion chronique, avec ses crises à répétition ; de l'autre, l'horizon des possibles, dessiné par de nouvelles inventions. Loin d'être étrangères à toute réalité, ces visions l'ont captée pour l'amplifier et la redéfinir. En s'appropriant les horizons d'attente de leurs contemporains, elles se sont progressivement imposées comme des idées-forces, mobilisant les espoirs, stimulant des projections collectives. Conçues puis diffusées dans des cercles élargis, elles ont peu à peu associé tous ceux qui œuvraient sur la ville: architectes, ingénieurs, urbanistes, critiques, planificateurs, institutions, entreprises... La formation et la médiatisation de cet imaginaire ne sont pas étrangères à la conception et la réalisation des aéroports. Émises dans un univers libre de contraintes, les idées ont pénétré dans le monde plus palpable de la concrétisation, ce transfert opérant lui-même une mutation de la signification des visions originelles. Au fil de l'avènement d'un transport devenu, en l'espace de quelques décennies, déplacement de masse, les relations entre la *culture* aérienne et l'urbanisme n'ont cessé de consolider sur le long terme un discours utopique sur la ville du futur, conduisant à l'émergence de cités aux confins des plus grandes villes du monde et générant des modèles inédits, dont l'influence sur les diverses strates de la ville contemporaine est loin d'être limitée à la seule infrastructure.

« L'invention cependant 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. » Marc Bloch notait en 1938 ce processus d'hybridation permanente par lequel la technique et la société se modèlent l'une l'autre. Avec Lucien Febvre<sup>88</sup>, il contribuait à enrichir la question du déterminisme en histoire en renonçant à l'idée d'une causalité purement

---

<sup>88</sup> Lucien Febvre, « Réflexions sur l'histoire des techniques », *Annales d'histoire économique et sociale*, n° 36, novembre 1935, pp. 531-535

sociale ou technique, au profit d'une causalité plus complexe et multiple. « 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<sup>89</sup>. » Avant tout, les villes et leurs infrastructures sont des constructions collectives et artificielles, ce qui les éloigne durablement du hasard et du spontané ou de la création pure. Malgré la littérature abondante consacrée à ces objets emblématiques de la modernité du 20<sup>ème</sup> siècle, peu d'analyses critiques se sont intéressées aux discours, images et projets, qui ont présidé à la conception des aéroports, aux modalités selon lesquelles ils sont apparus, ainsi qu'à leur influence<sup>90</sup>. Ce vaste champ que recouvre l'espace du projet constitue pourtant un fragment intrinsèque de leur réalité apparente. Pour quelle raison l'aéroport exalte-t-il à ce point la dimension du spectacle ? Comment est-il devenu l'un des phares de la compétition métropolitaine ? Pourquoi ce lieu incarne-t-il une scène du futur avec son lot de surprises et de déceptions, au point qu'il est devenu pour certains une contre-utopie urbaine ? Pourquoi se projette-t-il encore et toujours comme le lieu d'un perpétuel dépassement des limites ?

Le récit qui suit éclaire ces questions, il en soulève d'autres. Il s'appuie sur un aller et retour entre deux métropoles, au sein desquelles l'épopée aérienne a connu ses heures stratégiques. L'axe Paris-New York forme la colonne vertébrale du livre. Exploits, spectacles, héroïsme mais aussi catastrophes, l'imaginaire de l'événement a marqué les deux cités, de même que leurs réalisations aéroportuaires, tour à tour célébrées et stigmatisées. S'il s'agit de situations spécifiques, Paris et New York n'en sont pas pour autant atypiques. L'un des éléments singuliers de l'histoire de l'aviation et de l'imaginaire urbain qui lui est associé, tient à cette internationalisation précoce des discours et des visions. Celle-ci ne signifie pas pour autant qu'il y ait uniformisation des projections. D'autres exemples européens, américains et asiatiques, viendront d'ailleurs s'agréger au corpus des références évoquées, attestant de la dimension à la fois transnationale et différenciée de l'imaginaire. Cinq thématiques traversent le récit de cette histoire architecturale et urbaine des infrastructures de l'air. *Flight from the City* : elles traduisent toutes cette

---

<sup>89</sup> Marc Bloch, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpem, 1963, tome II, pp. 837-838.

<sup>90</sup> Des ouvrages de nature mono-graphique ont été publiés dans les quinze dernières années, parmi lesquels : John Zukowsky (ed.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, New York, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996 ; Marcus Binney, *Airports Builders*, Londres, John Wiley and Son Limited, Academy Editions, 1999 ; Manuel Cuadra, *World Airports*, Hambourg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002 ; Alastair Gordon, *Naked Airport, A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, New York, Metropolitan Books, 2004 ; Hugh Pearman, *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Paris, Seuil, 2005.

métaphore dans ses multiples dimensions, littérale et figurée, verticale et horizontale. Prendre le large, pour s'affranchir des contraintes urbaines, explorer de nouveaux horizons pour mieux y revenir : elles épousent la dimension vectorielle de l'imagination aérienne, que Gaston Bachelard développait dans son ouvrage *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*, publié en 1943<sup>91</sup>. Le philosophe y interrogeait quatre fonctions spécifiques du psychisme aérien, tel qu'il se manifeste dans les rêves de vol. La transcendance d'abord, qui résulte de ce processus d'ascension permanente, et permet de réaliser les étapes de la sublimation ; la dématérialisation ensuite, corrélative de l'ascension et traduction duale d'une libération et d'une perte des repères. Deux autres vecteurs de l'imagination aérienne sont étroitement liés. La clarification, favorisée par la prise de recul aérienne, qui déclenche un processus de rationalisation, la totalité vue et comprise pouvant être remodelée. Dans cette mise à distance narcissique, le miroir qui est alors tendu au rêveur, lui révèle de manière transparente et simplifiée, par l'effacement du détail au profit de la vue d'ensemble, l'image condensée de son sujet.

Le double mouvement ascendant et descendant de la clarification et de la projection, est un thème dominant des projets que nous allons explorer. Ici, non seulement la perspective adoptée découvre d'un seul coup une situation urbaine devenue absconse, mais elle projette simultanément sa réforme. Dans ce dialogue qui se joue entre la ville réelle et la ville vue ou imaginée depuis les airs, entre la « ville d'accostage » et son infrastructure aérienne, les visions projetées s'imprègnent et s'affranchissent à la fois de leurs références urbaines. C'est là une première caractéristique des projets et réalisations que nous parcourons. Ils matérialisent une frontière qui marque et dépasse les contours de la ville. Leur conception promeut l'idée d'une expérimentation, dépassant les contraintes de la ville d'accostage, tout en invoquant régulièrement les débats urbains dont celle-ci fait l'objet.

L'avion indique la voie de la perfection. Cet idéal accompli motive les projections des inventeurs et des concepteurs, la métaphore du sublime technologique légitimant la quête de l'objet parfait. Lorsqu'en 1909, Wilbur Wright défie les icônes de Manhattan devant un peuple suspendu à l'exploit, l'aviateur écrit une nouvelle page de l'aventure héroïque. Célébrés comme des demi-dieux, les vainqueurs de la Manche et de l'Atlantique auront droit, eux aussi, à de magnifiques ovations. Dans son opéra *Das Badener Lehrstücke von Einverständnis*<sup>92</sup>, Bertolt Brecht met en scène dès 1929, les illusions de la surpuissance aérienne, que les régimes totalitaires — nazi et fasciste par

---

<sup>91</sup> Gaston Bachelard, « Le rêve de vol », in *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994, pp. 27-78.

<sup>92</sup> Bertolt Brecht, *L'importance d'être d'accord (Das Badener Lehrstücke von Einverständnis)* [1929], Livret d'Opéra, Paris, L'Arche Éditeur, 1974, pp. 170-192.

exemple — capteront largement pour mobiliser autour de leurs idéologies. C'est là une deuxième thématique, celle de la limite, excitante et inconnue, inconcevable hier, désormais à portée de main. En franchissant les frontières, les « pionniers », aventuriers, concepteurs, constructeurs, s'en effraient en même temps, héroïques et schizophréniques à la fois. La transgression aérienne s'inscrit dans un imaginaire du risque dont le mythe d'Icare est l'une des incarnations. La chute, l'accident ou le dérèglement ont ici un caractère particulièrement dramatique. Là où l'objet paraît aussi parfait, la faille semble fatale.

Ce retournement est encore perceptible lorsque l'on observe la façon dont les visions et leurs réalisations peuvent rapidement souffrir d'obsolescence. Ce statut chronique d'un perpétuel futur antérieur caractérise une troisième particularité du monde aéroportuaire. Déjà observé en 1962 par Reyner Banham<sup>93</sup>, il est ici d'autant plus exacerbé que les aéroports ont été le support privilégié des progrès technologiques les plus aboutis et des visions spatiales les plus grandioses. Du fait de sa destinée moderne, l'objet semble perpétuellement courir après le futur. Car, de même que l'objet parfait ne souffre pas la moindre défaillance, la scène du futur ne peut prendre le risque de faire partie du passé. Pourtant le futur a aussi sa propre histoire. C'est finalement comme succession de projections du futur que peut se comprendre la construction de l'aéroport comme objet historique<sup>94</sup>.

Le quatrième thème caractérise le rôle de médiation qu'incarnent les espaces, imagés ou matérialisés, de ces frontières de l'air. Des projections les plus débridées aux mises en scène spectaculaires, des inaugurations présidentielles aux larges ouvertures au public, des passions viscérales aux controverses acharnées, les infrastructures de l'air ont très tôt été conçues comme des espaces de représentation, scènes amplifiées des exploits technologiques et des débats autour du futur des villes. Cette intense médiatisation du sujet aéroportuaire, conjuguée à l'internationalisation précoce des visions urbaines, s'est nourrie des nombreux croisements qu'a noués la culture aérienne avec les arts visuels de masse : la photographie, le cinéma, la publicité y ont trouvé là un terrain fécond d'expérience.

Au fil de cette enquête, les cités de l'air nous renvoient une image condensée et amplifiée du sujet urbain, tour à tour critique et prospective, féérique et cauchemardesque, utopique et idéologique. C'est là le dernier thème qui

---

<sup>93</sup> Reyner Banham, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, no 132, octobre 1962, pp. 250-260.

<sup>94</sup> À l'instar des *New York Délires* avec lesquels Rem Koolhaas a tracé le manifeste rétroactif de Manhattan ; Rem Koolhaas, *New York Délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002.

ressort de cette enquête. En projetant *in vivo* des fictions urbaines, l'aéroport matérialise un miroir de la ville en devenir. Un miroir qui reproduit et projette, condense et déforme, retarde et anticipe le contexte urbain qui est le sien. En retraçant ce dialogue entre la ville d'accostage et son *alter ego* aérien, c'est une histoire de ces distorsions complexes que nous proposons d'explorer.

L'analyse des images et des discours de ce *mouvement* de l'imaginaire, fait apparaître des énoncés. La fiction, la réforme, l'emblème, le monde en soi, la vitrine, le prototype, la leçon : la structure du livre s'articule autour de sept figures de la ville *vue* d'avion. Points de convergence de l'analyse et du croisement de sources hétérogènes, elles résultent d'un effet de cumul, matérialisé par la profusion et l'occurrence des images et des textes, et d'un effet de rareté, à la fois source et conséquence de ce cumul<sup>95</sup>. Les énoncés successifs prolongent et renouvellent les dimensions constitutives des énoncés précédents. Car l'imaginaire ne substitue pas, mais ajoute les images, ce jeu d'accumulation et de métamorphose le façonnant peu à peu comme palimpseste de représentations.

Objet essentiel pour la compréhension des relations entre les technologies de transport et l'urbanisme, souvent pensé dans une sorte d'immédiateté du présent, l'aéroport est ici investi dans sa dimension historique. Loin d'être un non-lieu, il s'agit bien au contraire d'un espace spécifique et concret, situé et contextualisé, ancré dans l'histoire des villes. Si l'aéroport s'affranchit physiquement de sa ville d'accostage, en même temps, il ne cesse de la questionner, lui opposant un miroir sans cesse changeant, à la fois optimiste et sombre. Le récit qui suit explore cette alchimie complexe et nuance l'assertion selon laquelle la modernité et la globalisation induiraient une homogénéisation de l'espace urbain.

---

<sup>95</sup> Michel Foucault, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, pp. 103-174 ; lire aussi de Gilles Deleuze, *Foucault*, Paris, Éditions de Minuit, 1986, pp. 11-30.