



HAL
open science

Du récit à l'icône, Imaginaire et architecture aéroportuaire

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Du récit à l'icône, Imaginaire et architecture aéroportuaire. Dominique Rouillard (dir.). Imaginaires d'infrastructure, L'Harmattan, pp. 91-104, 2009, 9782296091870. halshs-00543876

HAL Id: halshs-00543876

<https://shs.hal.science/halshs-00543876v1>


Submitted on 13 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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

IMAGINAIRES D'INFRASTRUCTURE

Sous la direction de Dominique Rouillard



Zzyzx Rd

L'Harmattan

Nathalie Roseau

Du récit à l'icône

Imaginaire et architecture aéroportuaire

Comment se forme l'imaginaire ? Comment se réalise-t-il ? Dans son essai sur l'imagination aérienne, Gaston Bachelard évoquait l'« immanence de l'imaginaire au réel », soulignant cette « lente déformation que l'imagination procure aux perceptions »¹. Puisant dans le réel pour se construire, l'imaginaire s'en détourne en même temps qu'il le redéfinit. De cette façon, il métamorphose le regard. Dans ses relations avec le collectif social, l'imaginaire joue également un rôle de médiateur. D'une part, il capte les horizons d'attente d'une époque ou d'un groupe social. D'autre part, il s'impose comme une idée-force qui mobilise les espoirs et stimule les projections collectives².

C'est à cette question de la « réalité de l'imaginaire » que nous allons nous intéresser en explorant plus particulièrement la question de l'imaginaire aéroportuaire et de ses incidences architecturales. S'agissant d'objets complexes, à la fois urbains et hors les murs, hyper-technologiques et destinés au plus grand nombre, ce détour par l'imaginaire peut permettre d'éclairer leurs origines, leurs mutations et la façon dont se dessine leur avenir. Parce qu'elles ont incarné une certaine idée du futur, parce qu'elles ont été l'objet d'un nombre impressionnant de projections plus ou moins fantasmatiques, plus ou moins « réalistes », les infrastructures de l'air ne peuvent être dissociées de leurs modalités de conception, de réception et de diffusion.

1. Gaston Bachelard, *L'air et les songes, Essai sur l'imagination du mouvement*, Paris, Editions José Corti, 1994 (Première édition, 1943), p. 11.

2. Bronislaw Baczko, *Lumières de l'utopie*, Paris, Payot, 1978, p. 415.

Dans cette perspective, l'article qui suit propose de relire une histoire mouvementée dont la figure centrale est le terminal de l'ex-compagnie aérienne Trans World Airlines ou TWA, de l'aéroport John-Fitzgerald-Kennedy à New York. Conçu par Eero Saarinen et ouvert en 1962, le terminal TWA figure au panthéon des icônes architecturales modernes. Inauguré un an après la mort de son concepteur, le bâtiment achève de compléter une large pièce « urbaine », chapelet d'une dizaine d'aéroports dont l'architecture est confiée à quelques grands noms de la scène architecturale américaine. Baptisé du nom de Terminal City, cet ensemble a été planifié par Wallace Harrison pour le compte de la Port Authority of New York. Vingt ans après une rude bagarre avec la ville de New York pour le contrôle des aéroports³, l'autorité aéroportuaire réalise ici un équipement extra-large, offrant de nouvelles perspectives à la communauté architecturale et inaugurant l'ère du Jet Age, à la fois glamour et futuriste.

3. James W. Doig, *Empire of the Hudson, The Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of Authority*, New York, Columbia University Press, 2001, pp. 247-314.

Une architecture narrative

L'année précédant l'ouverture du terminal TWA, la France a inauguré l'aéroport d'Orly Sud en présence du général de Gaulle. Peu après, les visites à Orly connaissent un immense succès, dépassant le chiffre de 4 millions de visiteurs en 1966, et devançant les records de la Tour Eiffel et du château de Versailles. Salué par la presse et le public, le bâtiment devient l'un des nouveaux phares marquant la modernité de la France des Trente Glorieuses. En dépit de leur écriture architecturale différente – expressionniste pour le premier, moderniste pour le second –, les deux bâtiments sont remarquables en ceci qu'ils incarnent tous deux la transition d'un transport encore embryonnaire et réservé à l'élite, vers un transport commercial, destiné à être diffusé à un public plus large. Cette évolution profonde est particulièrement sensible dans le champ architectural. Orly Sud est une mégastructure de verre et d'acier, conçue selon de nouvelles techniques de standardisation. Le bâtiment privilégie une approche rationnelle du transport aérien, que Jacques Tati mettra en scène dans l'ouverture de son film *Playtime* (1967). Sa taille hors normes est soulignée par une scénographie de l'espace - terrasses, balcons et mezzanines, passerelles et larges façades transparentes - qui révèle des perspectives spectaculaires. Les parallèles dimensionnels seront légion, pour tenter de ramener le bâtiment dans l'espace des références connues. Mais ce ne sera que pour mieux souligner le

caractère exceptionnel de la nouvelle construction.

Le Terminal TWA est quant à lui une large structure de béton renforcé, sans aucun obstacle intérieur, ni cloisonnement ni angle droit. Avec ses larges baies vitrées, le bâtiment s'ouvre sur le spectacle de l'aéroport, du tarmac et des ballets d'avions. Passerelles, balcons et tunnels lumineux : l'architecte invente un parcours continu et scénique, de l'automobile à l'avion, et propose dès l'entrée d'éprouver l'expérience de la fluidité : « Le défi consistait à créer [...] un bâtiment pour TWA, qui serait à la fois original et mémorable [et] de concevoir un bâtiment dont l'architecture elle-même aurait exprimé l'excitation du voyage. Aussi voulions-nous que l'architecture révèle le terminal, non pas comme un espace clos et statique, mais comme un espace du mouvement et de la transition. »⁴

Essentiellement conçue en maquette, la structure du bâtiment est sculpturale, une et indivisible, à la fois enveloppe, façade et sol. Elle incarne une architecture totale, dont aucune partie n'est dissociable du tout. Le bâtiment regorge d'innovations technologiques : les trottoirs roulants, les panneaux d'affichage... D'autres réflexions à l'œuvre lors de la conception ne verront pas le jour, telle cette idée de supprimer la matérialité de la façade grâce à un rideau d'air assurant l'hermétisme climatique.

Souligné par les contrastes de la transparence et de l'opacité ainsi que la fluidité des formes, le lyrisme de l'écriture du terminal TWA s'inscrit dans un large spectre d'influences. Saarinen a puisé dans l'imaginaire des grands sculpteurs de formes que sont Antonio Gaudi, Felix Candela, Eduardo Torroja ou Pier Luigi Nervi. L'architecte a aussi été sensible à ses contemporains, notamment à trois bâtiments importants qui marqueront cette période de gestation : la chapelle de Ronchamp de Le Corbusier, le terminal de l'aéroport de Saint-Louis, dessiné par Yamasaki, et surtout l'opéra de Sidney, conçu par Jorn Utzon, et dont Saarinen a été membre du jury⁶ de concours.

La théâtralité du bâtiment procède d'autres contextes. Il traduit en effet l'aspiration des grandes compagnies à utiliser l'architecture comme une signature de marque, qui les distinguerait dans le contexte de la compétition acharnée qui anime l'univers du transport aérien. L'aéroport d'Idlewild incarne sans doute l'un des lieux les plus exacerbés de cette architecture d'enseigne, et TWA en est, avec le terminal de la compagnie PANAM, l'un de ses plus éminents représentants. Ici, Saarinen dépasse la lectu-

4. « The challenge was to create [...] a building for TWA which would be distinctive and memorable [and] to design a building in which the architecture itself would express the excitement of travel. Thus, we wanted the architecture to reveal the terminal, not as a static enclosed place, but as a place of movement and transition », Eero Saarinen, *Statement on the TWA Terminal at Idlewild*, New York, 1960, Sources Archives of Eero Saarinen, Manuscripts and Archives, Yale University Library.

6. Introduction de Mark Lamster in *The TWA Terminal*, Photographies par Ezra Stoller, Building Blocks, New York, Princeton Architectural Press, 1999, p. 7



Vue intérieure du terminal
TWA, 1962.

7. Eeva Liisa Pelkonen., Donald Albrecht (Eds), *Eero Saarinen, Shaping the future*, New Haven, Yale University Press, 2006; Reynold Martin, *The Organizational Comple*, Cambridge, The MIT Press, 2001, pp. 122-155.

re littérale de l'architecture *corporate*. «A style for a job»: tout comme les autres commandes qu'il a obtenues avec les géants de l'automobile (General Motors), de la télévision (CBS) ou des ordinateurs (IBM), Saarinen intègre ces clients puissants - dont l'influence sur la culture de masse sera déterminante - comme des cocréateurs de son architecture⁷. Dans la conception de ses bâtiments, cette rencontre doit favoriser l'innovation fonctionnelle, technologique, esthétique. Loin d'être seulement un *flagship* prestigieux pour la compagnie, le terminal TWA est pensé comme une nouvelle expérimentation, qui profite de cette rencontre inédite entre une nouvelle mobilité, le transport aérien et un lieu exploratoire, l'aéroport.

Genèse d'un lieu inédit

L'explosion de l'industrie aéronautique dès la Seconde Guerre mondiale, explique la mobilisation des énergies pour réaliser des infrastructures gigantesques. La réalisation du terminal TWA s'inscrit aussi dans l'horizon d'attente nourri à la fois par les questions urbaines et les espoirs qu'a pu susciter l'émergence d'une nouvelle mobilité. Depuis l'avènement de la conquête de l'air, les intersections entre l'urbanisme et la mobilité aérienne ont déjà consolidé tout un champ de représentations dont l'influence ne sera pas étrangère à la conception du nouvel aéroport et de ses aérogares. Un retour en arrière permettra de comprendre dans quelles traces s'inscrit la genèse de l'aéroport new-yorkais.

L'histoire du dialogue des villes avec l'aviation est marquée par

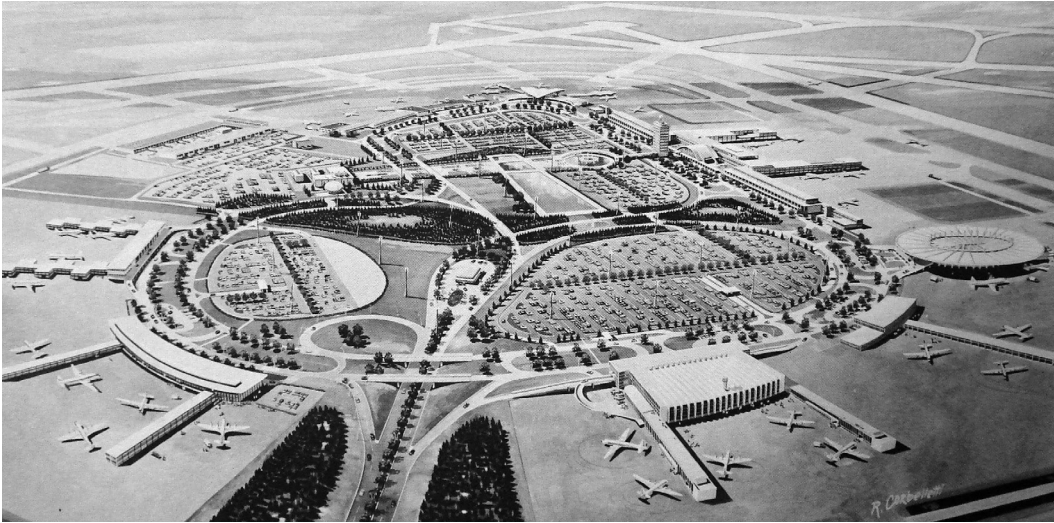
une date importante. Le 29 septembre 1909, à l'occasion des célébrations marquant le 300^{ème} anniversaire de l'entrée de Henry Hudson dans le port de New York, Wilbur Wright offre à la ville un événement inédit. L'aviateur vole au-dessus du fleuve Hudson, dominant les flottes de paquebots rassemblés pour la manifestation, contourne la statue de la Liberté, avant de s'en retourner triomphalement vers l'île des Gouverneurs. Prouesse, risque, héroïsme du protagoniste, flirt avec les emblèmes de la métropole : abondamment relayé par les chroniques de la presse illustrée, l'événement a un retentissement immédiat.

En suspendant comme une image réalisée les rêves d'envol inscrits dans l'inconscient individuel, la mise en spectacle du vol crée autour de l'événement une adhésion collective proche de la communion. Malgré sa relative inutilité à l'époque, l'aviation va stimuler une série de réflexions dans différentes sphères. Dans le domaine qui nous préoccupe, les urbanistes vont s'emparer du nouvel objet révélé au grand public, pour imaginer des villes du futur. De l'univers de la littérature fantastique, les visions de villes aériennes basculent alors vers le champ professionnel. Ici, l'aviation occupera plus qu'un rôle de figuration, incarnant l'idéal possible d'une liberté de déplacement qui affranchirait des contingences terrestres. On imagine la possibilité d'un transport personnel et domestique. Prolifèrent les images de villes supérieures ou de villes-régions, consolidées par cette nouvelle mobilité. La ville se lance à la conquête de l'air⁸.

Dans cette phase créatrice, les visionnaires sont les précurseurs d'un mouvement qui va aller s'amplifiant avec les crises chroniques que connaîtront les grandes métropoles dans les années 20. Critique du réel, désir d'un ailleurs, la ville aérienne poursuit sa progression. Certes les premiers aérodromes, *flugfelds*, *airfields*, fleurissent pour accueillir les engins, leurs hangars et leurs pilotes. Mais l'émergence et la diffusion d'un débat transnational sur la ville comme espace susceptible d'être réformé dans son ensemble par cette nouvelle mobilité émergente produisent également tout un champ de références. Ces liens seront d'autant plus marquants que certains, parmi ceux qui imaginent des villes aériennes comme Hugh Ferriss par exemple, figureront parmi les acteurs de la construction des aéroports New Yorkais.

C'est dans la deuxième moitié des années 30 que vont s'imaginer, se dessiner et se réaliser les premières grandes infrastructures de l'air, au rang desquelles l'on compte les aéroports du Bourget à Pa-

8. Nathalie Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, Janvier 2008, 2 volumes, thèse qui retrace l'histoire des relations entre la ville et la mobilité aérienne, de 1909 à nos jours, à partir des situations New Yorkaise et parisienne.



↑ Terminal City, Perspective
R. Corbette, 1957 (Au fond,
le terminal TWA).

ris, de La Guardia à New York et de Tempelhof à Berlin. Mais c'est véritablement après-guerre que le développement aéroportuaire marque une accélération. Ici, l'avènement d'une large industrie opère une transition du rêve d'un transport exaltant l'émancipation individuelle vers l'introduction d'un transport collectif dont peu à peu les contraintes se modifient et s'alourdissent. Projetée sur la scène urbaine, cette transition se traduit par le transfert d'un idéal de ville réformée par la mobilité aérienne vers une quête de l'aéroport comme alternative urbaine. Nouveaux emblèmes des villes, expériences inédites, vitrines du futur, frontières métropolitaines : à travers les aéroports, l'aviation conquérante transforme des terres vierges en scènes urbaines exploratoires. Cette nouvelle ère de l'aéroville permet également de renouer avec une image pionnière et rédemptrice de l'aviation, sérieusement écornée par la dimension meurtrière d'une arme de guerre qui a révélé ses terribles pouvoirs pendant la Deuxième Guerre mondiale. Enfin, elle met ce nouvel objet infrastructurel sur la scène des phares urbains, susceptibles d'attirer des populations nombreuses avides de nouvelles expériences suburbaines.

Terminal City est le fruit de ce contexte. Dans l'Amérique suburbaine en pleine expansion, les conceptions aéroportuaires trouvent un écho fécond, à l'égal d'autres aménagements se développant autour des villes, tels que les parcs d'attraction, les centres commerciaux ou les campus universitaires par exemple. Avec des dimensions sans commune mesure avec celles du passé, des architectures célébrées comme « merveilles du monde », de nouvel-



Perspective intérieure du terminal TWA, 1961

les technologies, Terminal City nous transporte dans un monde expérimental. Dans cet univers hors les murs, l'aéroport explore de nouveaux dispositifs : la superposition des réseaux ou le *superblock* par exemple. Avec l'ouverture du bâtiment de l'International Arrivals Building, réalisé par Skidmore, Owings et Merrill, sont introduites de gigantesques mégastructures, associant tout en un : l'infrastructure, le bâtiment et l'urbain, sous un seul toit. Dans cet environnement, le Terminal TWA est à la fois l'une des enseignes de la nouvelle puissance commerciale qu'incarnent les compagnies aériennes, et une expérimentation architecturale, ces deux caractéristiques étant exacerbées par le caractère hors normes de l'entreprise. Ici, l'architecte projette des questions architecturales contemporaines, issues pour partie de l'imaginaire de la ville aérienne : une architecture de la clarification et de la transparence, une conception fluide et organique de l'espace, l'alliance de la modernité et de la spécificité. En exprimant l'idée du vol dans une architecture lyrique, Saarinen réactive la mémoire romantique de la conquête de l'air, et la marque à son tour d'une nouvelle vitalité : l'expérience du voyage aérien se vivra dès l'aéroport comme un plongeon vers le futur.

YOUR WEEKEND GUIDE VISITS: Idlewild Airport

Idlewild Airport is truly a phenomenon of the jet age... a modern marvel of steel, concrete and glass. In an awesome sight this fabulous complex of sleek, streamlined buildings must present to foreign visitors receiving their first glimpse of the United States!

New York's International Airport covers 5,000 sprawling acres of reclaimed swampland that was once a golf course called Idlewild. Its sleek buildings, gardens, and fountains have been created specifically for the comfort and easy movement of thousands of people.

But Idlewild is more than an efficiently operating air terminal. It is a veritable city within a city, boasting some of the most imposing modern structures of our time.

Each building, already just after its that visitors are really welcome and are allowed to wander about at will. We guess the airlines and the New York Port Authority which operates it figure that today's walkers are tomorrow's air travellers."

THE PAN AMERICAN AIRLINES BUILDING
The Pan American Airlines building seems to have no walls. It has no corners, no angles.

THE TWA BUILDING
The TWA building is a masterpiece of modern architecture. It is a veritable city within a city, boasting some of the most imposing modern structures of our time.

THE AIRPLANE TERMINAL
The Airplane Terminal is a masterpiece of modern architecture. It is a veritable city within a city, boasting some of the most imposing modern structures of our time.

THE TWA BUILDING
The TWA building is a masterpiece of modern architecture. It is a veritable city within a city, boasting some of the most imposing modern structures of our time.

THE AIRPLANE TERMINAL
The Airplane Terminal is a masterpiece of modern architecture. It is a veritable city within a city, boasting some of the most imposing modern structures of our time.

"Your Weekend guide visits: Idlewild Airport", *The New Haven Register*, Saturday, August 25th, 1962, pp. 32-33.

9. "The most amazing thing about a visit to this famous Terminal City is that visitors are really welcome and are allowed to wander about everywhere at will. We guess the airlines and the New York Port Authority which operates it figure that today's walkers are tomorrow's air travellers.", "Your Weekend guide visits: Idlewild Airport", *The New Haven Register*, Saturday, August 25th, 1962, p.32.

La réception d'une icône

Peu après son achèvement, le terminal TWA devient une icône nationale, à l'instar d'Orly Sud. Le récit se poursuit, l'aéroport devenant à son tour le cadre d'un spectacle public d'envergure. « La chose la plus étonnante à dire à propos de cette visite dans la célèbre Terminal City, c'est que les visiteurs sont vraiment les bienvenus et sont autorisés à se promener où ils le souhaitent. On devine que les compagnies et la Port Authority of New York font le pari que les promeneurs d'aujourd'hui seront les passagers aériens du futur »⁹. Afin d'attirer du monde sur le site de l'aéroport, la Port Authority va ouvrir les portes de l'aéroport au public. Tandis qu'Orly Sud devient le spot recherché pour faire ses courses, aller au cinéma ou admirer les avions depuis les larges terrasses, la nouvelle Terminal City devient le lieu idéal pour les sorties du week-end. Des tours par *skyrides*, navettes suspendues, sont organisés sur le site. Orchestres et fanfares donnent des concerts sur l'esplanade centrale. Les arrivées de stars à New York, commentées par haut parleur, agrémentent l'ambiance glamour du lieu. Peu à peu, ces « scènes » construisent une image-galerie du spectacle aéroportuaire. La plupart des visiteurs de l'aéroport ne viennent pas pour prendre l'avion mais pour admirer l'aéroport en mouvement. Comparé à la statue de la Liberté ou au Rockefeller Center pour ses succès de fréquentation, le site fait l'objet de visites assidues, découvrant les coulisses du théâtre aéroportuaire. Le cinéma s'invite en ces lieux, introduisant des références symboliques dans les films et contribuant en retour,

par le succès de ces derniers, à intégrer plus encore les bâtiments dans l'imaginaire populaire.

Largement plébiscité, le terminal TWA s'engage dans une carrière mondiale, au-delà des limites de l'aéroport. La photographie d'architecture, par les yeux d'Esra Stoller, consacre l'objet emblématique, et le cinéma choisit régulièrement le terminal comme lieu de tournage¹⁰. L'image métaphorique et littérale de l'oiseau qui s'envole, marque la diffusion de l'icône alors qu'elle ne figurait pas parmi les intentions originelles de l'architecte : « Le fait que, aux yeux de certains, le bâtiment ressemble à un oiseau en vol, n'est que pure coïncidence. C'était bien la dernière chose à laquelle nous ayons songé »¹¹.

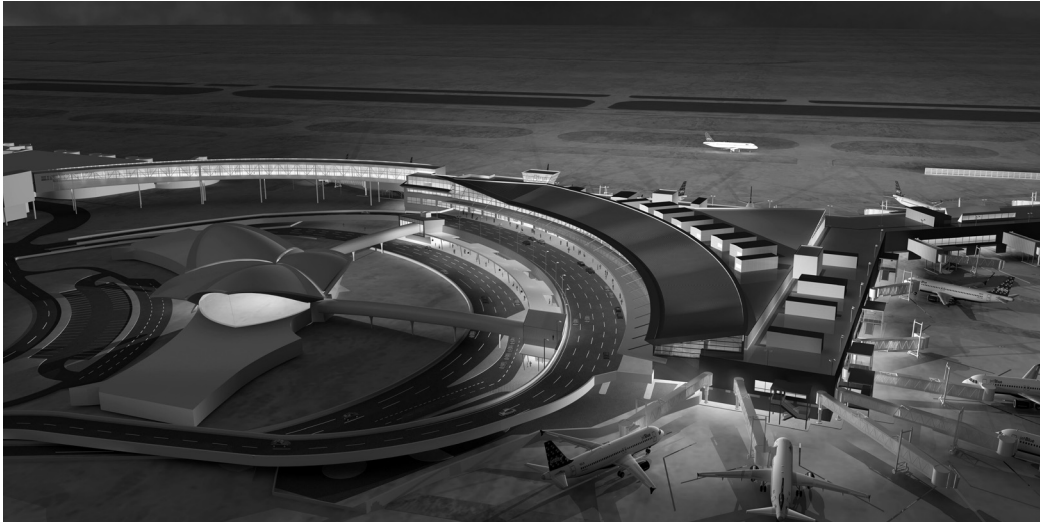
Si le public et la presse sont largement enthousiastes, la critique architecturale est cependant moins unanime, comme l'attestent les articles de la presse spécialisée, dénonçant, peu après son ouverture, le chaos aéroportuaire. Comparé à une exposition internationale, éclectique et à leurs yeux déjà obsolète, l'aéroport comme modèle expérimental pour la ville du futur est rapidement mis en défaut. La fermeture de l'ovale souligné par les bâtiments enseignes, la taille réduite des aérogares laissent déjà présager des difficultés à venir pour l'extension de l'aéroport. Le terminal de Saarinen est aussi pris pour cible, certains critiques jugeant que le bâtiment exacerbe l'ambiance de foire d'architecture sans cohérence et ne remplit pas les promesses annoncées d'un espace fluide et cinétique.¹²

Le triomphe est également de courte durée pour les exploitants de l'aéroport, autorité aéroportuaire comme compagnies aériennes, qui vont être confrontés à l'évolution importante du transport aérien et à des problèmes de congestion aiguë au sol. Avec l'arrivée de l'avion à réaction, la croissance massive du trafic, l'introduction de nouvelles procédures, le modèle se délite peu à peu. Les nouvelles questions posées au transport aérien dès les années 70, des atteintes à l'environnement, des crises du pétrole et un terrorisme émergent font s'éloigner l'idéal du gospel urbain que souhaitait incarner l'aéroport. Dans la foulée, la carrière de l'aéroport comme attraction suburbaine s'arrête rapidement, laissant le champ ouvert à de nouveaux modèles.

10. The TWA Terminal, Photographies par Ezra Stoller, op. cit.; *Men in Black* (Barry Sonnenfeld, 1997) et *Catch me if you can* (Steven Spielberg, 2002) figurent parmi les derniers films tournés pour partie dans le terminal TWA.

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

12. Ada Louise Huxtable, "Idlewild: Distressing Monument to Air Age", *The New York Times*, November 25th, 1962



↑ Perspective du nouveau Terminal 5, Aéroport JFK, New York, Architectes Gensler and Associates, 2005

13. Thomas Fischer, « Landmarks : TWA Terminal », *Progressive Architecture*, May 1992, pp. 96-100.

14. International Working Party for Documentation and Conservation of Building sites and neighbourhood of Modern Movement.

Les ambivalences d'un monument du futur

Peu à peu, et malgré son succès populaire consacré par une inscription en 1994 comme National Landmark, le terminal TWA subit l'érosion du temps, d'autant plus marquée que le bâtiment doit faire face aux changements incessants qui animent l'univers aéroportuaire¹³. Mais c'est en octobre 2001 que survient une crise majeure, encore active si l'on en croit le débat médiatique qui se joue depuis autour de la « saga » TWA. Menacé de destruction, le terminal est sauvé in extremis par une poignée d'associations qui mobilisent l'attention internationale. Ceci n'empêche pas la fermeture du bâtiment peu après la faillite de la compagnie. Sujet largement médiatisé dans la presse new-yorkaise, la controverse dont fait l'objet le bâtiment de Saarinen procède d'un conflit entre les autorités aéroportuaires et les associations de préservation sur le devenir d'un lieu qui prend de plein fouet les questions d'obsolescence. Cependant, dans d'autres situations, ce conflit a pu trouver des voies de résolution. L'aérogare principale de l'aéroport de Washington-Dulles, conçue par le même architecte et également inaugurée en 1962, a par exemple fait l'objet en 1998 d'une rénovation accompagnée d'une extension à l'identique. Celle d'Orly Sud en région parisienne a, elle aussi, bénéficié la même année d'une rénovation ambitieuse.

Ici, au contraire, un duel oppose la Port Authority, soutenue par la toute jeune compagnie JetBlue, à quelques associations de valorisation du patrimoine, parmi lesquelles la Municipal Art Society of New York et Docomomo International¹⁴. Arguant



Exposition Terminal 5, 2004

d'une nécessaire entreprise de modernisation, la Port Authority a l'ambition de transformer le site et ses terminaux : agrandir, renouveler, standardiser. Selon l'autorité, le projet s'accommode mal des caractères du terminal TWA, trop petit et difficilement adaptable. Un nouveau plan-masse réalisé par le cabinet Bodouva and Associates a esquissé le réaménagement des installations en proposant de supprimer les satellites du terminal, d'adjoindre dans son environnement immédiat une structure longiligne qui accueillerait l'ensemble des activités de l'aérogare, et de conserver la structure originale, sans pour autant déterminer les modalités fonctionnelles et architecturales de sa reconversion.

Deux perspectives jalonnent la controverse vibrante autour du Terminal TWA. D'un côté, l'ère du Mégaterminal suppose un renouvellement important de l'aéroport. « Terminal City est morte: longue vie au nouveau JFK », s'exclame enthousiaste Mark Blacklock, auteur d'une monographie sur l'aéroport: « A la fin du XXème siècle, un gigantesque programme de reconstruction s'engagera, destiné à être achevé en 2008, et conçu pour renouer avec le rêve d'un aéroport au service des passagers »¹⁵. A l'inverse, l'iconicité du terminal suppose la préservation de son intégrité architecturale, ce que le *New York Times*, témoin assidu de l'affrontement, traduit ainsi : « La plus grande nostalgie ne nous ramènera pas les beaux jours des atours de luxe du transport aérien – le grandes toilettes et les services en argent. Mais les voyageurs pourraient encore se délecter dans les fabuleux espaces de Saarinen »¹⁶.

15. « Towards the end of the 20th Century, work started on a massive rebuilding programme that is due to be finished by 2008 and is designed to recapture the dream of a passenger-friendly airport. Terminal City is dead; long live the reborn JFK », Mark Blacklock, *Recapturing the Dream, A Design History of New York's JFK Airport*, Londres, 2005, p. 4.

16. « No amount of nostalgia will bring back the days of dressing up for air travel and eating-in-flight meal with silverware. But travellers could still revel in Saarinen's soaring spaces. », « Unusual planning duel over Kennedy Terminal », *The New York Times*, November 28th, 2002, B3.

Scénographies aéroportuaires

Cependant, les deux « images » du terminal, qualifié d'obsolète ou défendu comme l'icône d'un paradis perdu, semblent insuffisantes pour féconder un débat sur le renouveau du bâtiment. L'icône doit-elle être considérée comme une succession de symboles intouchables ou s'interpréter comme un condensé de significations qu'il s'agirait de mettre en lumière¹⁷? En 2004, Rachel Ward emprunte cette deuxième piste, plus prometteuse, en proposant de monter une exposition dans l'enceinte du terminal sur le thème de l'aéroport. A la fois cadre de l'exposition et source d'inspiration pour les artistes, l'aéroport figure ici un lieu et un objet d'art. L'exposition redouble de créativité par la fusion du lieu et des interventions artistiques qui y prennent forme. Ecrin, le terminal suscite des créations spécifiques autour de ses objets phares – le grand panneau ovale d'information, les banquettes et comptoirs courbes ou les tunnels oblongs. Cet événement, dont la promotion avait largement été faite dans les milieux new-yorkais, promettait, au-delà de son intérêt propre, de nourrir le débat sur l'avenir du terminal. Prête pour le jour J, l'exposition ne fut cependant ouverte que l'espace d'une minute, la Port Authority ayant décidé de la fermer pour des raisons de sécurité. Que ce soit le bien-fondé des raisons de cette interruption, cet épisode critique marqua une nouvelle fois l'échec de la mobilisation autour d'un projet fondateur¹⁸.

2004 fut aussi l'année du lancement de la construction du nouveau Terminal 5 destiné à la compagnie JetBlue. Conçue par le cabinet Gensler and Associates, une longue structure de près de 200 mètres de long, s'érige désormais à proximité immédiate du terminal de Saarinen. Les deux satellites de la structure originale de TWA ont été détruits, et aucune utilisation spécifique n'a encore été définie pour le bâtiment central. Les deux tunnels amputés de leurs satellites établissent le seul lien matériel entre les deux structures, l'ancienne et la nouvelle. « C'est la dernière expression du lien de JetBlue à New York »: c'est ainsi qu'Andrea Spiegel, vice-présidente de la compagnie aérienne, résume le rôle médiateur du terminal TWA, incarnant désormais selon elle l'image signifiante de New York à JFK. Ceci ne saurait cependant occulter l'échec des tentatives de renouvellement du terminal de Saarinen, que souligne d'ailleurs le dédoublement littéral des deux structures, et ce malgré l'intervention de l'architecte David Rockwell qui, avec Jerry Mitchell, chorégraphie de

17. Philip Ethington and Vanessa R. Schwartz, "Introduction : An Atlas of the Urban Icons Project", *Urban History*, 33 (1), 2006

18. Andrew Walker et Rachel K. Ward, Terminal 5, New York Lukas and Sternberg, 2004, Site HYPERLINK «<http://www.terminalsfive.com>» www.terminalsfive.com

Broadway, s'est vu confier la conception des espaces intérieurs du nouveau terminal. « Est-ce un aéroport ? Est-ce un spectacle de Broadway ? Où est la différence ? », s'exclame Jerry Mitchell¹⁹. Les deux concepteurs comparent le nouveau terminal à une agora, un théâtre public au sein duquel les passagers ne seraient plus seulement des spectateurs pris au piège²⁰, mais des acteurs du voyage, comme des danseurs dans un ballet, retrouvant les sensations de la foule urbaine en mouvement. Rockwell souhaite que les espaces de l'aéroport renouent avec la théâtralité des grands espaces publics et le plaisir du voyage que les contrôles répétés et l'attente interminable ont largement entamés. Cette réflexion sur les émotions spatiales fait écho au bâtiment de Saarinen qui semble fonctionner à son tour comme un moteur d'inspiration, la filiation restant cependant du registre de la rhétorique, à l'heure où la source même reste abandonnée à un sort indéfini.

Les nouvelles scénographies qu'inspire l'environnement du terminal TWA ne s'inscrivent-elles pas dans cette longue et ambiguë relation qu'ont entretenue les aéroports avec la dimension du spectacle, avant-guerre avec les tribunes aménagées pour voir les exploits des pionniers de l'air ou les premières terrasses aéroportuaires permettant aux visiteurs de contempler les ballets d'avions se déplaçant au sol, après-guerre avec l'avènement de l'aéroport qui devient lui-même l'objet du spectacle de la modernité ? *Skyrooms*, promenades, *observation decks*, galeries et halls vitrés, terrasses et restaurants aériens : tout un ensemble de dispositifs scéniques mettra en représentation l'aéroport, trahissant une vision dramatique de l'espace et produisant par là même l'un des lieux les plus prisés des cinéastes.

Alors que le discours contemporain alarme sur la diffusion des 'codes' aéroportuaires dans le milieu urbain, dénonçant une apparente uniformisation des villes, l'« affaire TWA » s'inscrit à rebours et révèle des perspectives plus complexes et plus fertiles. Ce que révèlent ces récits de la genèse et des mutations du terminal TWA, c'est la façon dont l'imaginaire et le réel s'habitent et se nourrissent l'un l'autre, traçant de multiples trajectoires, cela du fait même que le lieu est investi d'un imaginaire, ce dernier conditionnant à son tour son devenir propre. Sans cesse en mouvement, l'imaginaire apparaît en quelque sorte comme le médiateur par lequel le bâtiment s'est construit dans ses représentations multiples : dans sa conception comme architecture de célébration et d'innovation, dans sa réception comme icône

19. « It is the ultimate expression of JetBlue's connection to New York [...] Is it an airport? Is it a Broadway show? What is the difference? », Andrew Blum, "JetBlue's Terminal takes wing", *Business News*, July 21st, 2005

20. Jesse Green, « Passengers may now pirouette to gate 3 », *The New York Times*, May 28th, 2006. « Ville et mobilité aérienne, De la ville du futur à l'aéroport miroir », in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Eds), Presses Universitaires de Rennes, 2009.

populaire et visuelle, dans sa mutation comme lieu ambivalent, à la fois monument du passé et projection du futur, dans sa diffusion comme référence et moteur de projection. Explicitées et réactivées, ces «fondations» immatérielles du terminal TWA ne pourraient-elles pas féconder à nouveau sa revalorisation patrimoniale?

Les propos de cet article ont fait l'objet d'une présentation dans une version condensée, sous le titre «The obsolescence of the monument, the future of airport icons», à l'occasion de la Dixième Conférence Internationale de l'Association Docomomo International, tenue à Rotterdam, du 17 au 19 septembre 2008.