



HAL
open science

Du futur au miroir. Les paradoxes des villes aériennes

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Du futur au miroir. Les paradoxes des villes aériennes. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Presses Universitaires de Rennes, pp.207-219, 2009, 978-2-7535-0908-5. halshs-00543877

HAL Id: halshs-00543877

<https://shs.hal.science/halshs-00543877>

Submitted on 13 Dec 2018

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.

Du futur au miroir Les paradoxes des villes aériennes¹

L'urbanisme et l'architecture modernes ont été influencés par la marche en avant des techniques ainsi que par une série d'objets qui ont eu un impact à la fois pratique et symbolique. Au début du siècle dernier, deux nouveaux instruments de déplacement font leur apparition, l'automobile et l'avion. Ils vont révolutionner la mobilité et l'aménagement de l'espace. Si le cas de l'automobile commence à être connu, il n'en va pas de même pour l'avion. L'intérêt de l'avion est à la fois historique et contemporain. En effet, le développement accéléré qu'ont connu les zones aéroportuaires au cours des dernières décennies soulève des questions essentielles sur le contenu, l'intérêt et les limites d'un urbanisme de flux intimement lié aux logiques de mondialisation.

Nombreuses sont les analyses qui soulignent le rôle pivot du transport aérien dans la globalisation des échanges et l'apparition d'un champ inédit de configurations spatiales. Les aéroports y figurent souvent comme le lieu d'exacerbation d'un certain nombre de dynamiques affectant la ville contemporaine. Situés au croisement d'imposants nœuds d'échanges, hypercentralités périphériques, ils soulignent le processus de distension du milieu urbain et accentuent encore le déplacement de ses bornes. *Hubs*, gares tentaculaires, *edge cities* : ces environnements apparemment si contrôlés témoignent en même temps d'une obsolescence et d'une congestion chroniques, qui mettent à mal l'idéal de conquête du milieu par l'artificialisation urbaine.

Saskia Sassen fait de l'aéroport international, l'un des nœuds de l'émergence des cités globales et, *a contrario*, souligne la marginalisation des villes qui seraient dépourvues de connexions suffisantes.² Recourant également à la figure aéroportuaire pour illustrer ses analyses, Manuel Castells évoque la construction d'un « espace des flux » qu'il confronte à l'« espace des lieux ».³ Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les paradoxes de notre condition urbaine. Aux représentations d'une forme visible et matérielle s'opposent celles d'un espace fluide et virtuel. A la pratique spatiale valorisant l'expérience du sensible et de la localité, s'hybride celle d'un réseau d'échanges offrant la capacité d'être simultanément ici et ailleurs. L'« aéromobilité » est également en bonne place dans les essais consacrés au paysage de la technique et aux nouvelles expériences esthétiques qu'il suscite.⁴ L'association délibérée et de plus en plus fréquente, des termes de nature et de technologie, révèle un autre paradoxe de la vie urbaine : 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 réalisation de ce désir pourraient impliquer.⁵

¹ Paru in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (M.Flonneau et V.Guigueno, Eds), Presses Universitaires de Rennes, 2009

² Sassen S., *The Global City*, Princeton University Press, 1991

³ Castells M., *La société en réseaux, L'ère de l'information*, Fayard, 2001, p. 473-530

⁴ Desportes M., *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIIIème-XXème siècles*, Gallimard, 2003, p. 379-391

⁵ Picon A., *La ville territoire des cyborgs*, Editions de l'imprimeur, Besançon, 1998

Emblème de la « ville générique », « non-lieu », « espace des flux », l'aéroport fait figure d'objet critique pour l'analyse urbaine contemporaine.⁶ Régulièrement, il fait écho à des questions urbaines sans pour autant incarner un espace digne d'accéder au noble statut d'urbain. En ce sens, cette infrastructure du mobile, sans doute l'une des plus immobiles qui puisse exister, cristallise les attentes contradictoires de nos villes modernes.

Loin d'être considérée comme seul lieu de confrontation, cette position d'entre-deux qu'occupe l'aéroport peut être des plus fécondes pour comprendre comment le tournant de la mobilité agit sur les dimensions culturelles et sociétales de la ville. D'ailleurs, une simple observation de l'état visible relativise l'assertion selon laquelle les aéroports, produits-phares de la mondialisation urbaine et de la technicisation du milieu, contribueraient à son uniformisation, et partant, à sa désincarnation. Espace du mouvement, l'aéroport est aussi lieu public, ouvrage, architecture, parfois même *city*. A chaque fois, cette frontière se matérialise de façon singulière, conférant au monde urbain une nouvelle dimension cosmopolite. De ville en ville, les aéroports présentent de grandes disparités, dans leurs formes territoriales et urbaines, leurs pratiques, leurs transformations. D'une part, les modèles successifs d'aéroports révèlent des déclinaisons différentes, et l'avenir en annonce encore de nouvelles. D'autre part, les processus de mutation des aéroports témoignent de disparités importantes, qu'il s'agisse des aéroports en rénovation ou de ceux en extension. Il y aurait donc une évolution permanente des modèles. Il y aurait également une différenciation locale de ces modèles et de leur devenir.

« L'invention n'est pas tout. Encore faut-il que la collectivité l'accepte et la propage. Ici, plus que jamais, la technique cesse d'être la seule maîtresse de son propre destin », nous disait Marc Bloch en 1938.⁷ Avant tout, ces réalisations sont des constructions collectives et artificielles, ce qui les éloigne durablement du hasard et du spontané ou de la création pure. Dès lors, explorer le champ des représentations qui les ont façonnées permet de comprendre les conditions de leur émergence urbaine. C'est dans cette direction que nous proposons de poursuivre en nous intéressant ici aux intersections entre l'urbanisme et la mobilité aérienne, et en explorant plus particulièrement la façon dont ont été conçus et réalisés les aéroports. Malgré la littérature abondante consacrée à ces objets, peu d'analyses critiques se sont intéressées aux discours, images et projets, qui ont présidé à leur conception, aux modalités selon lesquelles ils sont apparus, ainsi qu'à leur influence. Cet imaginaire constitue pourtant un fragment latent et inconscient de leur mémoire urbaine. Revenir aux discours, à tout ce champ immatériel des images et des métaphores, c'est s'interroger plus précisément sur la façon dont la mobilité aérienne, hésitante à ses débuts, développée à partir de la seconde guerre mondiale, puis largement diffusée dans les 30 dernières années, a transformé les représentations architecturales et urbaines, et agi sur la matérialité de notre environnement.⁸

Le spectacle inouï

La conquête mécanique de l'air au tout début du siècle dernier, n'a pas eu pour effet naturel de consacrer l'aéroport comme figure principale de médiation entre l'aviation et le milieu urbain. Si des aérodromes, *flugfelds*, *airfields*, fleurissent dès le début de l'aviation, pour accueillir les engins, leurs hangars et leurs pilotes, l'invention de l'aviation suscite par ailleurs un débat transnational sur la ville comme espace susceptible d'être réformé dans son ensemble par cette nouvelle mobilité émergente.

⁶ Koolhaas (Rem), *Mutations, Harvard project on the city*, ACTAR, Arc en rêve Centre d'architecture, 2001, p. 721-742 ; Augé (Marc), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Champs Flammarion, Aubier, 1994, p. 164

⁷ Bloch M., « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, repris in *Mélanges historiques*, Sevpen, Paris, 1963, Tome II, p. 837

⁸ Roseau N., *L'imaginaire de la ville aérienne*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 2 volumes, 2008

Deux facteurs en particulier expliquent la profusion, dès les années 10, de visions urbaines inspirées de l'aérien. Le premier, c'est l'existence d'une période relativement longue - plus de 40 ans -, pendant laquelle l'avion restera à l'écart de la commercialisation pour le grand public.⁹ Le deuxième, c'est l'existence d'un imaginaire déjà-là, qui ne demande qu'à éclore grâce à la réalisation de l'envol humain.

Bien avant la naissance de l'aviation, Albert Robida, Herbert Wells et Jules Verne, avaient défriché l'univers du transport aérien en esquissant des anticipations, dont la portée n'était pas seulement de divertir mais aussi de porter un regard à la fois critique et prospectif sur les progrès à venir. La réalisation effective du vol dirigé inscrit d'un coup cette littérature fantastique dans le champ du possible.

Cette période de latence entre l'invention et la diffusion, n'est pas exempte d'événements majeurs. Au contraire, c'est précisément parce qu'une utopie latente l'a déjà anticipée et parce qu'elle n'a pas encore d'utilité sociale, que la conquête mécanique de l'air va bénéficier d'une médiatisation sans précédent, dont les premières manifestations auront lieu au tournant des années 1908-1909. Salons, rencontres sportives, démonstrations de vols en ville : des événements retentissants révèlent la naissance de l'aviation au grand public, et sont relayés par les chroniques de la presse illustrée. Prouesses, risques, chutes, naissance de nouveaux héros : leur dimension spectaculaire, héritée de la longue épopée des manifestations aériennes¹⁰, en fait un premier moment de vacillement.

L'engouement pour l'inspiration aérienne n'est pas seulement du à la fascination qu'exercent les prouesses vues et admirées des hommes de l'air. Si la conquête de l'air constitue un événement, c'est aussi parce qu'elle est mise en scène dans de gigantesques manifestations dont les villes sont des cadres et les médias de masse des caisses de résonance. La façon dont on *donne à voir* l'exploit redouble en quelque sorte son caractère inouï. Pour accueillir les centaines de milliers de visiteurs, les organisateurs, largement épaulés par les municipalités, aménagent d'immenses tribunes en plein air, sur le modèle des champs de course ou des cirques. La toute jeune presse illustrée s'empare des événements. Mandaté par le journal *L'Illustration* pour couvrir la grande semaine de Bétheny, Léon Gimpel *bascule* son objectif du haut vers le bas, photographiant la foule des tribunes ou les biplans en plein vol. Ses clichés auront pour public des millions de lecteurs.¹¹

⁹ Chadeau E., *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Fayard, 1996

¹⁰ Lire l'article de Marie Thébaud-Sorger « Le spectacle de l'envol, Mobilités aériennes (1783-1909) », dans ce même ouvrage.

¹¹ Léon Gimpel, *Les audaces d'un photographe (1875-1948)*, Editions des 5 Continents, Musée d'Orsay, Paris, 2008, p. 67-70



Figure 1 : Léon Gimpel, "Les tribunes de Bétheny comme les voyait Hubert Latham quand il volait à 150 mètres d'altitude", publié dans *L'Illustration*, 4 Septembre 1909, p162, Source Société Française de Photographie

La ville du futur

Ces formes de *spectacularisation* du réel ont un double effet. D'une part, elles suscitent une émotion radicale, en créant autour de l'événement une adhésion collective. D'autre part, elles réactivent les rêves latents inscrits dans l'inconscient individuel, en les suspendant comme une *image* réalisée. Les visions de villes aériennes semblent alors basculer de l'univers de la littérature fantastique vers le champ professionnel des acteurs qui oeuvrent sur la ville. Se forge un discours exaltant le rêve 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'air. Le basculement du regard n'est plus seulement littéral ; il est désormais métaphorique avec les renversements de valeurs opérés par les urbanistes visionnaires, qui vont prendre appui sur ces exploits pour renouveler un imaginaire urbain.

De Eugène Hénard à Harvey Corbett, de Le Corbusier à Hugh Ferriss, des futuristes italiens aux suprématistes russes, les architectes dessinent les interstices par lesquels l'avion s'introduit en ville : toitures d'immeubles ou de gratte-ciel, dalles et plateformes forment les dispositifs les plus courants où l'on voit apparaître avions et avions-taxis. Cependant, loin de favoriser la création d'une typologie spécifique, l'introduction de l'avion en ville favorise plutôt une transformation structurelle du milieu urbain. En s'infiltrant dans la ville, l'avion libère les énergies, met en exergue les idées les plus audacieuses : dématérialisation du construit, exploration de la troisième dimension, cinématique urbaine.

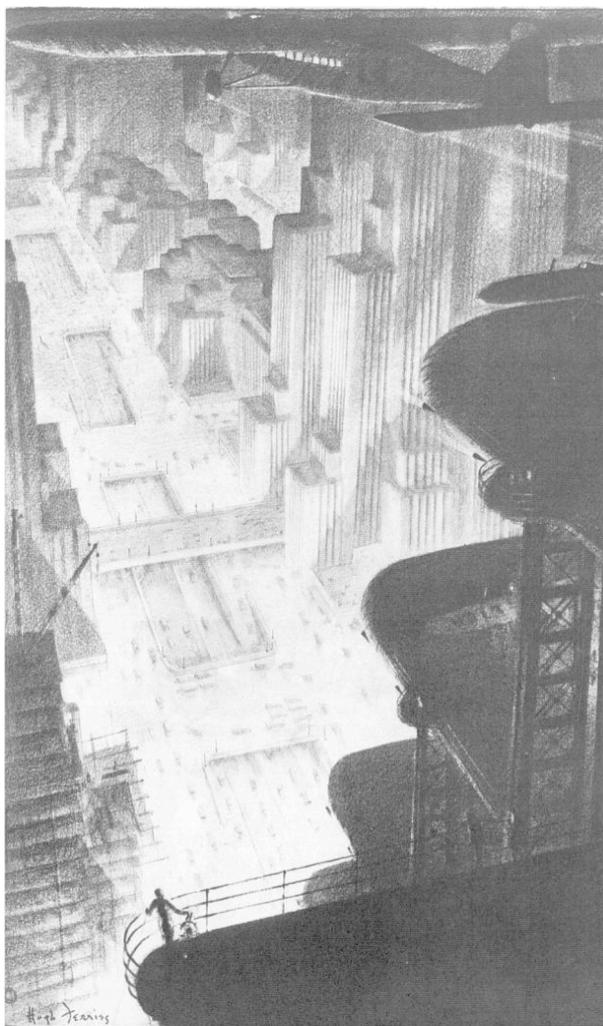


Figure 2 : Hugh Ferriss, « Gratte-Ciel Hangar dans une métropole », 1930, publié dans *American Architect*, Janvier 1931, Source Hugh Ferriss Collection, Avery Architectural and Fine Arts Collection, Columbia University of New York

Ce n'est donc pas l'aéroport qui apparaît dès l'origine comme la figure principale, matérielle et spatiale de rencontre de la mobilité aérienne et du milieu urbain, mais la ville, ou plutôt la ville du futur, cette abstraction enfin plausible, que la conquête de l'air semble concrétiser. L'avion sans aéroport : telle est la réalité du futur que dessinent nombre d'images et de textes produits et diffusés dans les années 20. Appréhendant la ville dans son ensemble, les visions suggérées catalysent des idées latentes pour les explorer dans un nouvel univers, s'appuient sur la métaphore de la rédemption aérienne pour proposer des alternatives urbaines.¹²

Le lieu exploratoire

La profusion d'un imaginaire urbain n'interdit toutefois pas la réflexion sur les aéroports. Car les acteurs d'un transport frémissant s'interrogent de plus en plus sur les conditions d'un essor favorable de l'aviation commerciale. Si l'avion est un objet familier de la presse et de l'imagerie urbaine, il n'en est pas moins réservé à une clientèle restreinte : l'avion cherche son public, qu'il faut rassurer et épater à la

¹² Roseau N., « Les métamorphoses de l'infrastructure, New York et l'imaginaire de la ville aérienne », in *Le temps des infrastructures* (GRAI, Eds), L'Harmattan, 2007, p. 57-70

fois. C'est à la fois ce désir de promouvoir l'aéroport comme vitrine de démonstration de l'aviation commerciale, et la volonté des villes de montrer au monde leur modernité flamboyante, qui propulsent la question aéroportuaire sur le devant de la scène. Un premier pas est franchi avec l'organisation de grandes compétitions architecturales qui, une nouvelle fois, vont donner lieu à une médiatisation de la question aérienne. La convergence des réalités tangibles d'un transport naissant et d'un objectif promotionnel de plus en plus affirmé, cristallise ensuite, autour des projets d'aéroports esquissés dans la deuxième moitié des années 30. A Paris, New York et Berlin, les expositions internationales ou manifestations de masse, sont le théâtre de la naissance des premiers grands aéroports internationaux au rang desquels figurent Le Bourget à Paris, LaGuardia à New York et Tempelhof à Berlin, phares emblématiques de l'entrée des villes dans la compétition mondiale.

En favorisant le transfert d'un certain nombre d'idées en gestation, compétitions et réalisations jouent le rôle de passeur, expérimentant *in situ* un champ des possibles. Le discours convoque ici une rhétorique abondante et de nombreuses références urbaines, faisant écho à l'imaginaire de la ville aérienne. Drapeau de la ville capitale, l'aéroport devient l'une des pièces maîtresses de la ville en devenir. La formation de ces premiers modèles ne sera pas étrangère aux concepts qui guideront plus tard la réalisation après-guerre des aéroports internationaux. Ces liens seront d'autant plus marquants que certains, parmi les visionnaires des villes aériennes, figureront parmi les acteurs de la construction des aéroports avant et après- guerre.¹³

Ce passage de l'idéal au réel ne s'effectue pas sans glissements bien sûr. La monumentalisation de l'aéroport a effacé peu à peu l'esprit de réforme qui animait les images de villes sillonnées par les avions, au profit d'une entreprise qui vise à mettre en spectacle la puissance et la fierté des villes. La deuxième guerre mondiale va marquer une étape de plus, avec l'avènement d'une formidable industrie aéronautique d'une part et d'autre part, la prise de conscience que l'aviation constitue une arme meurtrière et de masse. C'est également la fin programmée du rêve du transport individuel et l'annonce de plus en plus certaine d'un transport collectif dont peu à peu les contraintes vont se modifier et s'alourdir. C'est dans cette transition que va s'opérer le glissement d'un idéal de ville réformée par l'aérien vers une quête de l'aéroport comme alternative urbaine.

L'immédiat après-guerre est le témoin de la naissance des autorités aéroportuaires, parfois au prix d'âpres luttes de pouvoir opposant les acteurs en présence. De fortes tensions expliquent ces bagarres et leur médiatisation intense. D'une part, la tension entre les nécessités croissantes d'un mode de transport spécifique et l'importance de créer une vitrine qui doit séduire le public. D'autre part, la tension entre d'un côté, la réalité d'un objet qui, par sa taille, ses nuisances, sa technicité, va s'autonomiser de plus en plus, et de l'autre, la représentation d'un objet qui incarne un emblème stratégique dont les villes et les Etats ne veulent absolument pas se priver.¹⁴

Ces représentations contrastées se traduisent également dans les nouveaux projets aéroportuaires. En effet, l'émergence de l'aéroport hors les murs, ne s'accompagne pas d'un désintérêt pour sa conception urbaine. Bien au contraire, la dissociation de la ville aura tendance à renouveler les réflexions urbaines autour de ce qu'il sera bientôt convenu d'appeler l'aéroville. La mise à distance n'est plus du haut vers le bas, mais du centre vers la périphérie, cette prise de recul autorisant là encore les initiatives réformatrices dans la construction d'objets extérieurs, identifiés et introvertis. Les nouvelles autorités entreprennent alors de projeter des structures territoriales d'une dimension inédite. Avec ses dimensions hors norme, l'aéroport devient le lieu d'une expérimentation urbaine débridée. Ouvert en

¹³ Comme en témoigne l'exemple de Hugh Ferriss, grand perspectiviste New Yorkais, visionnaire du futur et auteur de rendus perspectifs des aéroports New Yorkais. Roseau N., *L'imaginaire de la ville aérienne*, op.cit. p. 119-121

¹⁴ Doig J.W., *Empire on the Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port Authority*, Columbia University Press, 2001, p. 247-314

1958, le nouvel aéroport d'Idlewild de New York dévoile peu à peu un écrin d'aérogares, à la fois monuments, enseignes, événements. Inaugurée en 1961 par le Général De Gaulle, la nouvelle aérogare d'Orly Sud déploie quant à elle un parallépipède de verre longiligne, d'une dimension et d'une esthétique radicales.



Figure 3 : International Arrivals Building (Architecte Skidmore, Owings et Merrill), *Terminal City*, Aéroport international de New York-Idlewild, 1957, Source Port Authority of New York

Le trait le plus saillant de cet après-guerre est la vaste campagne de promotion dont font l'objet les grands aéroports internationaux. Ceux-ci vont en effet ouvrir leurs portes à un public constitué en majorité de visiteurs, venus voir un nouveau type de spectacle, celui de l'aéroport en mouvement. Terrasses, belvédères et restaurants panoramiques incarnent un modèle répété de par le monde. Mais la nouvelle scène que dévoilent les aéroports diffère de celle de l'aéroport d'avant-guerre, en un point essentiel : plus que la vue des avions, c'est désormais l'aéroport dans son intégralité, qui capte les récits de la presse. Il devient en soi une véritable attraction urbaine. Cinéma, théâtre, bains turcs, commerces, loisirs : dans cette nouvelle enceinte, on assiste à la célébration d'une fête permanente, tous ces événements consolidant un imaginaire du show aéroportuaire. Les stars défilent, les journalistes commentent, les inaugurations se succèdent. Des *Skyrides* sont organisés tous les week-end à la manière des parcs d'attraction.¹⁵ L'ère du transport glamour voit l'émergence des aéroports vitrines, lieux d'un spectacle constamment renouvelé, en tête des spots les plus visités. Le cinéma s'invite également en ces lieux, les références introduites dans les films alimentant l'imaginaire des bâtiments les plus emblématiques.¹⁶

¹⁵ Dont la promotion est faite par exemple dans l'article « Your weekend guide visits : Idlewild airport », *The New Haven Register*, 25 Août, 1962, p. 32

¹⁶ Les films de Chris Marker, *La Jetée*, 1962 et de Jacques Tati, *Playtime*, 1967, figureront parmi les premiers à mettre en scène l'imaginaire aéroportuaire.

Cependant, si le public et la presse populaire restent de fidèles enthousiastes des dimanches à Orly ou des virées à Kennedy, la façade s'effrite vite. La féerie de l'aéroport se heurte à la déception de ceux qui avaient cru à l'ambition réformatrice et à l'efficacité pratique d'une nouvelle structure territoriale.¹⁷ Avec l'entrée dans le transport de masse, les années 70 amorcent par ailleurs les prémices d'une crise chronique de l'aviation et de ses infrastructures. L'arrivée du *Jet Age*, la croissance du trafic, l'introduction de nouvelles procédures, ainsi que les crises pétrolières, les atteintes à l'environnement et l'intrusion du terrorisme, fragilisent le modèle parfait de la ville du futur. Par ailleurs, la poursuite des expérimentations en matière de vitesse et de technique aériennes, et les grands défis urbains de l'obsolescence et de l'accélération urbaines, remettent au cœur de l'actualité, la ville aérienne et l'aéroport. S'engage un nouveau cycle de réflexion et de réalisation des aéroports. Dans leur face à face urbain, ils n'ont désormais plus vocation à projeter l'image idéale et achevée du futur, mais figurent plutôt des prototypes d'un avenir urbain incertain. S'il s'agit toujours de lieux expérimentaux, c'est davantage dans l'exploration de nouvelles spatialités et de processus inédits de fabrique urbaine, que les aéroports s'engagent à nouveau dans l'aventure urbaine.

La ville miroir

La profusion des discours sur la ville aérienne ne s'est pas évanouie, comme l'attestent à la fois la mobilisation de concepts urbains lorsqu'il s'agit de concevoir de nouvelles installations, et la recrudescence des essais considérant l'aéroport comme l'emblème paroxystique d'un nouvel âge urbain qui nous dépasse. Spectacle, réforme, emblème, extraville, vitrine, prototype, leçon : loin de s'effacer, ces prismes de projection s'ajoutent les uns aux autres et constituent des figures régulièrement convoquées.¹⁸ Ils procèdent de ce récit par lequel l'aérien a pénétré le monde des idées et des projets urbains, et forment ce que l'on pourrait appeler un imaginaire palimpseste, au sens où il se réécrit perpétuellement, se nourrissant des représentations passées, captant celles du présent et renouvelant celles du futur.

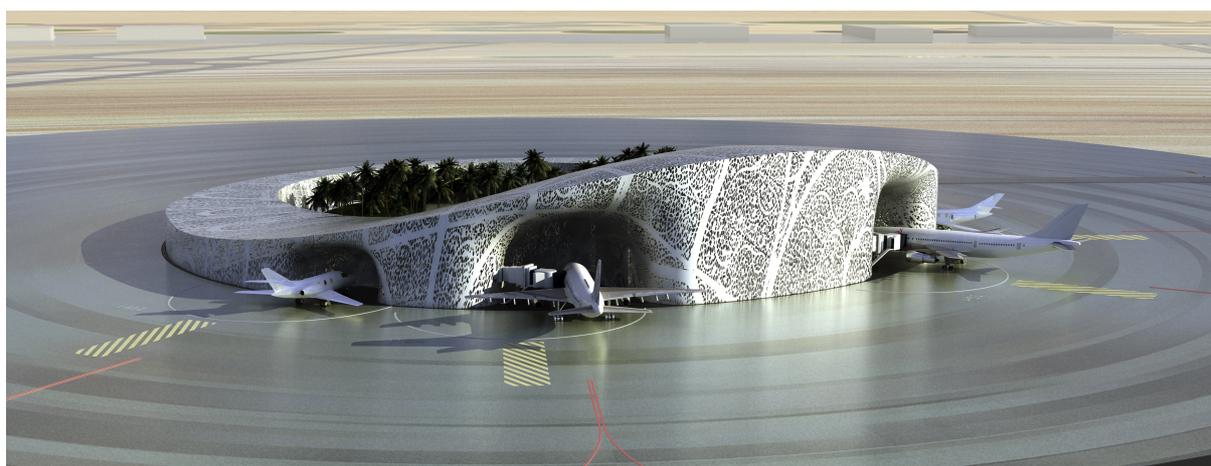


Figure 4 : Office for Metropolitan Architecture, Projet pour le nouvel aéroport international de Jeddah, 2005, Source Office for Metropolitan Architecture

¹⁷ Lire par exemple, à propos de l'aéroport d'Orly, « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodern traumflughafen von Paris », *Der Abend*, Berlin, 20 Juillet 1961, Source Archives Aéroports de Paris

¹⁸ Voir notamment le projet, non retenu, de Rem Koolhaas pour un nouvel aéroport à Djeddah (2005) ; « Nouvel aéroport à Djeddah », in « OMA, 1996-2006 », *El Croquis*, 134-135, p. 304-317, Juin 2007

Ce panorama révèle une autre constante. Si l'aéroport s'affranchit physiquement et territorialement de sa ville d'accostage, en même temps, il ne cesse de la questionner, lui opposant un miroir à la fois optimiste et sombre. C'est en partie pour cette raison que le caractère transnational des réflexions sur la ville aérienne n'efface pas pour autant son caractère différencié. Avec ce prisme qu'offre la dimension *a priori* globale de la mobilité aérienne, les concepteurs interrogent aussi le futur des villes sur lesquelles ils oeuvrent, telles qu'elles se révèlent dans leurs qualités intrinsèques et leurs crises chroniques.

De ce fait, l'aéroport incarne un miroir, au sens où il imite, prolonge, mais aussi déforme et distend le contexte urbain qui est le sien. En projetant *in vivo* des fictions urbaines, les aéroports ont renvoyé aux villes qui les ont imaginés, une image tour à tour irréaliste et critique, féerique et cauchemardesque, utopique et idéologique. De même que la vue aérienne a ouvert un nouvel espace du regard sur le chaos urbain, l'aéroport peut être compris comme dispositif offrant une clarification de la complexité urbaine, et nous renvoyant une image à la fois condensée et distendue du sujet urbain.

Cette parenté n'est nullement fortuite. En effet, avec les villes aériennes, aéroports et villes vues d'avion partagent cette dimension utopique d'un objet global et clarificateur, critique et réformateur. Lorsque Hugh Ferriss, Le Corbusier et Marcel Lods chaussent leurs lunettes aériennes, ils dessinent des villes sillonnées par les avions mais ils veulent aussi se représenter les nouvelles échelles et dimensions qui ne sont plus guère appréhendables vues du sol. Dans *Aircraft*, Le Corbusier « accuse » la réalité terrestre depuis les airs, mettant à nu le chaos de la ville en progression.¹⁹ Avec *Aeropittura*, les futuristes multiplient les perspectives et transpercent le monde urbain avec acuité.²⁰ La prise de recul aérienne - cette mobilité ascendante - permet de retrouver l'objet perdu.

Plus encore, elle le *re-découvre*, car l'image, devenue figurable grâce au miroir tendu à l'observateur, révèle une vue nouvelle. Ce pouvoir de rendre intelligible la ville s'accompagne presque simultanément d'un pouvoir de projection. C'est depuis le balcon de Ferriss, les autogyres de Frank Lloyd Wright, ou les avions en survol de Marcel Lods, que souffle l'esprit de réforme. L'exposition internationale de New York 1939 accorde d'ailleurs une place magistrale à la vue aérienne, parce qu'elle favorise une mise en scène remarquable de son objet principal : la ville du futur.²¹ Ici, la prise de recul ascendante se double en quelque sorte d'une projection descendante, ce qui confirme la puissance vectorielle de l'imaginaire aérien, théorisée par Gaston Bachelard.²²

¹⁹ Le Corbusier, *Aircraft*, The Studio Publications, Londres, 1935

²⁰ Asendorf C., *Superconstellation, Flugzeug und Raumrevolution*, Springer, 1997

²¹ Kilhstedt F.T., « L'utopie réalisée, Les expositions universelles des années 30 », in Corn J., ed, « Rêves de futur », *Culture technique*, N28, 1993, p. 102-117

²² Bachelard G., *L'air et les songes, Essai sur l'imagination en mouvement*, Paris, José Corti, 1994, p. 415



Figure 5: Perspective intérieure du Futurama, Exposition internationale de New York, 1939-1940, Perspective T.Keuter, Source *The New York Times*

Le futur comme spectacle

Dans la construction des grands aéroports internationaux, la naissance des pouvoirs autonomes que sont les autorités aéroportuaires, l'isolement circonscrit des lieux ou encore le recours à la mégastructure comme typologie architecturale dominante, participent de cette aspiration à vouloir créer un monde à part et total, au sein duquel le pouvoir de maîtrise et d'exercice est entier. La mise en spectacle constitue une autre dimension particulièrement prégnante dans la conception aéroportuaire. Le dispositif de terrasse aéroportuaire, dont se dotent les aéroports pour permettre à leurs visiteurs de contempler les ballets d'avion se déplaçant au sol, s'est d'ailleurs construit dans un héritage qui doit autant aux tribunes aménagées pour voir l'exploit du sol, qu'aux balcons imaginés pour voir les villes d'en haut. Après-guerre, c'est l'aéroport lui-même qui devient l'objet du spectacle de la modernité. *Skyrooms*, promenades, *observation decks*, terrasses et restaurants aériens, tout un ensemble de dispositifs scéniques met en représentation l'aéroport.

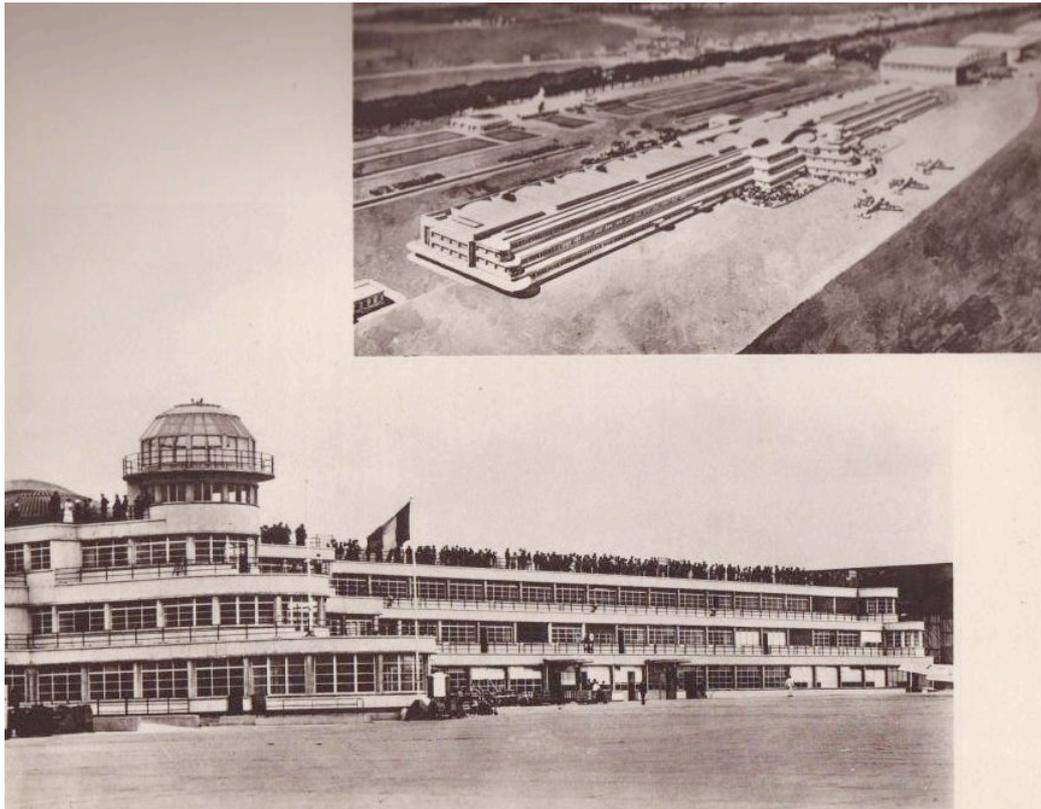


Figure 6- Aérogare du Bourget, Architecte Georges Labro, 1937, Source « Aéroports », *Transports en Commun*, Editions Albert Morancé, 1937, Planche 76

Dans la conception contemporaine, les dispositifs demeurent : rampes et passerelles, balcons et mezzanines, galeries et halls vitrés, trahissent une vision dramatique de l'espace. Les dessins des infrastructures manifestent une volonté de mise en scène dynamique de l'espace. L'arrivée à l'aéroport est souvent conçue comme une séquence scénarisée. De même, la recherche permanente d'une architecture du spectaculaire trouve en ces lieux un terrain prolifique. Non pas que celui-ci soit le seul à l'exprimer, mais parce qu'il semble l'exacerber. Les concepteurs aspirent à créer une architecture radicale de la sensation, exaltant la distension, la légèreté, la fluidité. En même temps, ils façonnent une architecture de la monumentalité, commémorant en quelque sorte la prouesse en réalisant des « cathédrales aériennes ».

Cette trajectoire dessinée par les villes aériennes et les aéroports, les premières révélant le spectacle de la totalité retrouvée, les seconds offrant la mise en scène d'un futur urbain, n'a-t-elle pas consolidé un champ de représentations visuelles qui, peu à peu, a contribué à façonner une culture métropolitaine, du futur comme spectacle ? C'est ce qui pourrait expliquer à la fois ce sentiment dual de fascination et de rejet qui caractérise les infrastructures de l'air. En dépit des nombreux échecs et impasses rencontrés, ce statut d'aéroport comme miroir urbain s'est maintenu, transformé, voire amplifié, témoignant d'une vitalité qui n'a jamais démerité. En même temps, cette accumulation, parfois à la limite de la saturation, explique que l'aéroport soit devenu l'emblème des crises les plus aigues de la ville contemporaine. Le statut chronique d'une obsolescence permanente, que Reyner Banham avait déjà observée dès 1962²³, est ici d'autant plus exacerbé que ces lieux ont non seulement été exposés aux progrès technologiques les plus avancés, mais ils ont aussi été un support privilégié des visions du futur. Statut délicat qui d'ailleurs alimente des controverses vibrantes quant au devenir du patrimoine de

²³ Banham R., "The Obsolescent Airport", *Architectural Record* 132, Octobre 1962, p. 250-253

l'architecture aéroportuaire.²⁴ Pour brouiller encore un peu les pistes, cet « utopisme » de la ville aérienne doit aussi sa persistance au fait même qu'il devait pour partie conjurer les sombres heures de l'histoire de l'aviation et masquer les noirceurs de la puissance technique.

L'évidence d'une vision déterministe de la rencontre d'une technique et d'un milieu physique, se trouble et se défait lorsque l'on regarde comment les acteurs se sont emparés d'un nouvel objet comme l'aviation. En explorant la fabrique des lieux de notre contemporanéité, en essayant de comprendre comment s'est opéré le passage du discours au projet, puis à la matérialisation, la mise à jour de l'imaginaire, ce récit « en creux » du réel, complexifie et éclaire à la fois la lecture de notre environnement. C'est en cela qu'elle constitue une condition nécessaire à sa transformation.

²⁴ Roseau N., « The obsolescence of the monument, The future of airports icons », in VAN DEN HEUVEL D. and al (dir.), *The challenge of change, Dealing with the legacy of the modern movement*, Delft, IOS Press, 2008, p. 87-92.