

Le récit urbain comme part du réel

Imaginaire et fabrique des aéroports

Depuis une vingtaine d'années, l'aéroport s'est imposé comme l'une des figures récurrentes des essais sur la ville contemporaine. Non-lieu, ville générique, espace des flux, *edge city*¹ : il occupe souvent un rôle délicat d'exemplarité, illustratif ou repoussoir, et sert de plus en plus de référent pour la culture métropolitaine. Comme d'autres infrastructures - grands monuments ou structures plus diffuses -, l'aéroport fait partie des espaces transitionnels de nos pratiques mobiles, entre flux et lieu, entre volatilité et fixité.

Cette dialectique n'est pas nouvelle, elle est au cœur de la construction historique de l'espace urbain. En effet, depuis plus de 250 ans, les techniques de déplacement ont profondément transformé l'aménagement du territoire, leur influence allant bien au-delà des seules infrastructures qui leur étaient dédiées. Non seulement elles ont initié une métamorphose des villes, mais elles ont également suscité une mutation des perceptions de l'espace, conduisant à renouveler nos modèles de représentation². Ce processus est loin d'être achevé, au point que le *Mobility Turn*³ figure désormais comme l'un des paradigmes saillants du renouvellement des études urbaines.

C'est dans le cadre de cet agenda de recherche que s'inscrit cet article qui se propose d'interroger la façon dont l'urbanisme et la mobilité aérienne se sont mutuellement nourris et en quoi ces rencontres ont façonné la ville contemporaine. Dans ce cadre, nous nous pencherons plus particulièrement sur la fabrique de lieux emblématiques de notre contemporanéité : les aéroports. Quelle est la nature de ces espaces dont la fonction première est de s'affranchir du sol et de la lenteur ? Au-delà de leur enceinte stricte, comment interagissent-ils avec la fabrique de notre environnement ?

¹ Marc Augé, « Non-lieux et espace public », *Quaderns* (Barcelone), n°231, 2001, p.11 ; Rem Koolhaas, *Mutations, Harvard project on the city*, Bordeaux, Arc en rêve Centre d'architecture, ACTAR, 2001, pp.721-42 ; Manuel Castells, *La société en réseaux, L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, pp.473-530 ; Joel Garreau., *Edge city, Life on the New Frontier*, Anchor Books, 1992.

² 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 Studény, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIè-XXè siècles*, Paris, Gallimard, 1995 ; Marc Desportes, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIIIè-XXè siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

³ John Urry et M. Sheller, « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning*, A38, Février 2006, pp. 207-26 ; lire aussi l'ouvrage collectif *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Eds), Presses Universitaires de Rennes, 2009, dont l'ambition est de revisiter l'histoire de nos mobilités, ses controverses, ses « futurs passés », ses pratiques et ses représentations.

Objet d'histoire, objet du futur

Souvent analysés dans l'immédiateté du présent, les aéroports sont avant tout des espaces spécifiques et concrets, situés et contextualisés, ancrés dans l'histoire des villes. Le récit de leur fabrique présente quelques traits particuliers. Leur développement s'est effectué d'abord en un laps de temps relativement court : moins de 80 ans séparent la construction des premières structures aéroportuaires dans le courant des années 30, de celle des gigantesques mégastructures que nous voyons proliférer dans le monde entier, notamment sur le continent asiatique.

Ensuite, la dimension futuriste des infrastructures de l'air a été affirmée très tôt. Ce caractère chronique de scène du futur n'a pas cessé de façonner le devenir de l'infrastructure. 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. Cette condition urbaine de l'aéroport comme futur présent lui confère un caractère historique particulier. Car c'est finalement comme succession de projections du futur que peut se comprendre la construction culturelle de l'aéroport⁴.

Enfin, la mutation historique de l'aéroport résulte d'un autre dialogue ininterrompu, celui qu'a noué cette infrastructure avec le fait urbain. Situé à la frontière, porte d'entrée et corps exfiltré, l'objet a toujours eu une attirance pour sa ville d'accostage. Cette fonction d'aimant, à la fois attracteur et répulsif, explique en particulier que les aéroports ne se ressemblent pas ; les modèles diffèrent, leurs exemplaires aussi. Pour résumer, l'étude de la construction urbaine des aéroports se confronte à des phénomènes qui transcendent pour partie les situations locales, mais renforcent en même temps les effets de localisation. De ce fait, l'aéroport n'est pas un « non lieu », mais plutôt le résultat d'une alchimie complexe entre échelles globale et locale⁵.

Récits d'une conquête

Quelques épisodes fondateurs permettent d'éclairer les différentes faces de cette histoire culturelle. Cet imaginaire spécifique, façonnant l'infrastructure aérienne comme l'image du futur urbain, s'est manifesté bien avant la réalisation des premières structures dignes d'accéder au noble rang d'aéroport international. L'idée de réforme, implicite dans l'espace des aéroports, était présente dès les années 10, où l'on observe que la naissance de la mobilité aérienne cristallise les propositions les plus audacieuses des visionnaires urbains, et ce de façon transnationale. Eugène Hénard esquisse en 1910, les *Villes de l'avenir*⁶. En catalysant un certain nombre de modèles clés qu'il développe par ailleurs, le vecteur aérien devient ici la colonne vertébrale de son discours sur la ville du futur. « La révolution profonde, provoquée dans les idées par l'aviation, a une telle puissance, ouvre de telles perspectives qu'il est permis de tout espérer. [...] Les villes de demain, plus facilement que celles d'hier, pourront se transformer et s'embellir ; elles bâtiront des tours superbes pour appeler les oiseaux géants de tous les points de l'horizon ; et bientôt peut-être, à l'assaut des nuages, les grandes capitales dresseront leurs phares de plus en plus haut⁷. » Dans sa vision d'une ville structurée en anneaux concentriques, Hénard projette un déploiement territorial de la métropole

⁴ A l'instar des *New York Délires* avec lesquels Rem Koolhaas a tracé le manifeste rétroactif de Manhattan ; Rem Koolhaas, *New York Délires, Manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses 2002.

⁵ Cet article s'appuie sur les travaux de recherche menés dans le cadre de ma thèse de doctorat (Nathalie Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, Doctorat d'Urbanisme, Université Paris Est, 2008), dont un ouvrage est à paraître prochainement aux Editions Parenthèses (Marseille)

⁶ Nathalie Roseau, « Reach for the skies, Aviation and urban visions circa 1910 », *The Journal of Transport History*, Vol 30/2, 2010.

⁷ Eugène Hénard, *Les villes de l'avenir*, lu à la séance du 14 Octobre 1910 de la *Town Planning Conference* au *Royal Institute of British Architects*, publié dans *L'Architecture*, 13 Novembre 1910, pp. 387..

parisienne, et ce au moment où le déclassement des fortifications parisiennes inaugure le débat sur l'aménagement régional de la capitale.

Au même moment, Harvey Corbett imagine à New York, la ville stratifiée, condensant programmes et réseaux, et dont les gratte-ciel sont surplombés de terrasses d'atterrissage. Plus tard, dans l'entre-deux guerres, Hugh Ferriss s'empare du sujet aérien dans sa « Métropole du futur »⁸, tandis que Le Corbusier consacre le centre de sa *Ville Contemporaine de 3 Millions d'Habitants*, à une piste d'atterrissage pour avions taxis⁹. Les futuristes italiens déploient quant à eux, des gares et tours totales arborant aérogares et plateformes aériennes, avant de s'initier à l'*Aeropittura*¹⁰.

Pour autant, la prospective autour de l'émergence de la « ville aérienne » ne bride pas les réflexions qui s'engagent sur l'aéroport en tant que tel. Plusieurs figures coexisteront ainsi en parallèle, explorant les futurs possibles d'une mobilité et de ses infrastructures, dont les contours sont encore à l'époque larges et incertains. L'ensemble de ces images, projets et discours, forme un premier socle d'idées qui, loin d'être de pures fantasmagories, vont nourrir la conception aéroportuaire présente et à venir. Ces liens seront d'autant plus marquants que certains, parmi les visionnaires des villes aériennes, figureront parmi les acteurs de la construction des futurs grands aéroports internationaux¹¹.

Au tournant des années 30, la figure de l'aéroport comme emblème s'affirme pleinement et marquera durablement l'histoire à venir de la construction des aéroports. Emblème du pouvoir des villes, emblème de l'innovation urbaine et technologique : certes tous les aéroports ne font pas l'objet d'une telle emphase, et notre propos s'adresse plutôt à des aéroports situés dans des villes-métropoles, aspirant à occuper un rôle sur la scène internationale. Ce caractère démonstratif, doublé de sa nature intrinsèquement internationale, explique la concurrence farouche que se livrent très tôt, les aéroports métropolitains, et dont témoignent les numéros spéciaux des revues d'architecture puis, plus tard, les nombreux ouvrages monographiques qui leur seront consacrés¹². Ici, la conception des aéroports s'imprègne fortement d'une dimension nationale, voire nationaliste. Pour célébrer l'avènement de la nouvelle capitale du Troisième Reich, le pouvoir nazi entreprend en 1937, de remanier profondément l'aéroport de Tempelhof et le dote d'une gigantesque aérogare, dont la terrasse peut accueillir jusqu'à 80 000 spectateurs. Inscrite dans la perspective de l'exposition internationale de 1937, la rénovation de l'aéroport du Bourget donne lieu, quant à elle, à la création d'une aérogare monumentale, conçue par le Grand prix de Rome Georges Labro. A New York enfin, le nouvel aéroport La Guardia est inauguré à l'occasion de l'exposition internationale de 1939-1940. Drapeaux des villes capitales, phares emblématiques de l'entrée des villes dans la compétition mondiale, les aéroports deviennent ici des pièces maîtresses de la ville en devenir.

Parce qu'il s'est agi au tournant de la deuxième guerre mondiale, de promouvoir le développement à venir de l'industrie aéronautique, l'aménagement de superterritoires et la construction de mégaobjets, ont été précédés de la création d'autorités aéroportuaires dans les grandes métropoles américaines et européennes. Ces organisations spécifiques sont nées d'un dialogue avec les pouvoirs urbains en place. Dès cette époque, les aéroports commencent à figurer parmi les commandes les

⁸ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur* [1929] Paris, Centre Georges Pompidou, collection « Monographie », 1987 ; l'édition originale de l'ouvrage a été publiée en 1929 aux Éditions Ives Washburn Publishers.

⁹ Le Corbusier, « Ville contemporaine de 3 millions d'habitants », publié dans *Urbanisme*, [1924], Paris, Champs Flammarion, 1994, pp. 157-168.

¹⁰ Nathalie Roseau., « L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », in *La métropole des infrastructures* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard), Picard, 2009, pp.82-98.

¹¹ Comme en témoigne l'exemple de Hugh Ferriss, grand perspectiviste New Yorkais, visionnaire du futur et auteur de rendus perspectifs des aéroports New Yorkais. Nathalie Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, op.cit. p. 119-21

¹² Dossier « Gares maritimes et aériennes », *Architecture d'Aujourd'hui*, no 9, septembre 1936 ; dossier « Aviation », *Urbanisme*, no 66, octobre- novembre 1938.

plus emblématiques des grandes agences d'architecture en gestation, induisant d'autres modes de production de la construction. Epousant les dynamiques et conflits du moment, un système d'acteurs se met en place, réunissant et confrontant des architectes, ingénieurs, *planners*, des élus, autorités et entreprises en charge de leur conception et réalisation.

Dans son ouvrage *Empire on Hudson*, le politiste James Doig décrit l'ascension fulgurante de la *Port Authority* à New York jusqu'au début des années 50¹³. Il révèle les dessous de sa mainmise sur la concession des aéroports peu après la deuxième guerre mondiale. A l'occasion des études préalables pour le nouvel aéroport d'Idlewild (futur Kennedy airport), un conflit fortement médiatisé s'engage entre la *Port Authority* et les municipalités de New York et Newark, alors propriétaires et gestionnaires des aéroports. Dans un contexte où la croissance suburbaine va déborder largement des limites du *Greater New York* et reconfigurer les échelles de la métropole, l'autorité portuaire, soutenue par les compagnies aériennes, et déjà gestionnaire d'un patrimoine important d'infrastructures portuaires, autoroutières et ferroviaires de la ville, revendique cette nouvelle mission dans son portefeuille, arguant de sa capacité à gérer ces grands investissements et de son aptitude à avoir une stratégie cohérente et intégrée du système d'infrastructures métropolitaines. De leur côté, les villes batailleront pour conserver dans leur escarcelle, ces emblèmes de leur fierté urbaine. New York et Newark perdront finalement la bataille au profit de la *Port Authority*, et ce conflit demeurera structurel puisque, à l'occasion du renouvellement en 1998 de la durée de la concession des aéroports pour l'autorité New Yorkaise, les critiques et controverses ont resurgi.

La conquête des aéroports par la *Port Authority* (qui trouve au même moment un écho parallèle en France avec la création en 1945, d'un établissement public autonome, Aéroport de Paris) ne va pas faire disparaître la dimension urbaine des aéroports. Bien au contraire, le concept développé pour le nouvel aéroport d'Idlewild d'une *Terminal City* est pour la *Port Authority* une façon de montrer qu'elle est aussi capable d'œuvrer dans le domaine urbain. Pour développer le concept, l'autorité fait d'ailleurs appel à Hugh Ferriss et Wallace Harrison, respectivement pionnier et héritier du mouvement métropolitainiste new yorkais. *Terminal city* est l'occasion de faire écho à *Grand Central Station* - dont c'était le nom de baptême lors du projet de refonte de 1913 - mais c'est aussi une forme de réminiscence des rêves initiés par les architectes new yorkais dans l'entre deux guerres, au moment où le « *Winged gospel* » - terme que l'historien Joseph Corn a retenu pour qualifier l'engouement dont témoigne à l'époque là la société américaine pour l'aviation¹⁴ - avait suscité des espoirs de réforme urbaine. Enfin, le déploiement de *Terminal City* constitue une stratégie pour attirer un public, encore pour l'essentiel visiteur et non passager – au début des années 50, 90% des visiteurs ne prendront pas l'avion -, en développant un lieu d'attraction inédit, vitrine de la nouvelle société suburbaine. *Skyrooms*, promenades, *observation decks*, terrasses et restaurants aériens, tout un ensemble de dispositifs scéniques met en représentation l'aéroport, nouvelle figure du spectacle de la modernité.

Ces figures de la réforme, de l'emblème, du pouvoir, de la vitrine, ont forgé le rapport de l'aéroport à sa ville d'accostage et aux futurs qu'elle projetait. Ces représentations s'ajoutent, se déforment et participent du regard que l'on porte sur ces objets, regard critique sur l'accumulation de désirs souvent déçus ou contrariés, regard fasciné sur ces formidables instruments d'exploration du futur qui, à peine réalisés, nous échappent. Avec la mondialisation et le développement accéléré des échanges, la conception aéroportuaire poursuit encore l'exploration de nouvelles figures urbaines et territoriales. Là encore, et malgré la dimension hypertechnologique d'un équipement faisant appel à tous les codes de la modernité et de la globalisation, la notion d'emblème national reste forte et induit des variations importantes à la fois dans la façon dont l'aéroport est conçu en relation avec la

¹³ Jameson 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

¹⁴ Joseph J. Corn, *The Winged Gospel : America's Romance with Aviation, 1900-1950*, Oxford University Press, 1983.

ville dont il est le serviteur, et la façon dont il est conçu comme lieu à part. L'exemple de la création du nouvel aéroport de Hong Kong, dans le contexte politique de rétrocession de l'archipel au gouvernement chinois, en est une bonne illustration. Anticipant la mise sous coupe de la Chine et aspirant à conserver son indépendance, Hong Kong a considéré que l'aéroport était une carte maîtresse dans la consolidation de son statut de ville globale. Déplacé du centre urbain vers une île située à une trentaine de kilomètres, le nouvel aéroport Chep Lap Kok figure parmi les premiers échantillons de ces mégaterritoires, que nous voyons se développer principalement en Asie. Mais sa création s'est aussi accompagnée d'un plan de réaménagement profond de l'archipel, conduisant à la création de nouvelles infrastructures, cités périphériques, polders et d'aérogares centrales en ville. Ainsi, la réalisation de l'aéroport a non seulement consacré Hong Kong comme l'un des hubs principaux de la scène urbaine internationale, mais à une échelle plus locale, elle a initié une stratégie de refondation métropolitaine de la cité¹⁵.

Les paradoxes de l'entre-deux

L'aéroport est une structure qui fascine mais c'est aussi une structure qui inquiète, alors que le futur n'a précisément plus cet habit rassurant qu'il pouvait avoir à des moments où le progrès était nimbé de positivisme. Miroir amplificateur ou déformant ? Nous l'avons vu, il s'agit d'un espace à la fois physiquement hors les murs, mais qui revient sans arrêt dans le débat urbain, ne serait-ce que par les nouvelles limites qu'il dessine, territoriales, institutionnelles, techniques, conceptuelles, esthétiques... Cette position à la limite, cette situation d'entre-deux produit un dispositif très spécifique qu'on peut mettre en parallèle avec la vue aérienne : prise de recul qui permet d'appréhender la réalité de façon différente et donne alors des facilités de reconstruire un monde ; redéfinition du sujet urbain comme *ou-topia*, c'est-à-dire à la fois ailleurs et lieu fantasmé. Cette double position, à la fois critique et prospective, confère une dimension particulière à l'imaginaire aéroportuaire. *Flight from the city* : les concepteurs prennent le large, pour s'affranchir des contingences urbaines, explorent de nouveaux horizons pour mieux y revenir. Ils renouent avec 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 1943¹⁶. Le philosophe y interrogeait les fonctions spécifiques du psychisme aérien, tel qu'il se manifeste dans les rêves de vol. Il soulignait notamment l'importance de ce double processus de clarification, favorisée par la prise de recul aérienne, et de rationalisation, la totalité vue et comprise pouvant être remodelée.

Par sa dimension d'entre-deux, l'espace aéroportuaire cristallise les caractères aigus de notre environnement urbain. C'est en soulignant quelques paradoxes apparents de l'aéroport contemporain que nous allons poursuivre cet article. Cette figure persistante de la frontière se matérialise en particulier dans la question du lien physique entre la ville-centre et l'aéroport. Ce lien littéral cette fois-ci, s'est en effet traduit de plusieurs façons. D'abord une compression de l'espace, réalisée par un cordon ombilical, voie express qui relie l'aéroport à l'hypercentre. Le rôle des infrastructures de grande vitesse urbaine, régionale ou nationale, abandonnées comme l'aérotrain – conçu par Jean Bertin et proposé pour relier les sites névralgiques du Grand Paris conçu par le Général De Gaulle et Paul Delouvrier au milieu des années 60¹⁷ – ou réalisées comme le Maglev à Shanghai – train à sustentation magnétique circulant à 250 km/h -, n'est pas à sous estimer tant est ici patente la volonté d'annuler littéralement la distance physique et l'espace intermédiaire qui sépare la ville de l'aéroport. Le « Cachez moi cette banlieue que je ne saurais voir » évoqué à propos

¹⁵ Hong Kong Government, *The Airport Core Programme. 10 projects that changed the shape and size of Hong Kong*, Hong Kong SAR, 1998.

¹⁶ Gaston Bachelard, « Le rêve de vol », in *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Editions José Corti, 1994, pp.27-78.

¹⁷ Vincent Guigueno, « Building a high speed society, France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, Vol. 49, Janvier 2008, pp.21-40 ; Lire aussi « Paris en l'an 2000 », *Paris Match*, N°952, 8 juillet 1967.

de la liaison du Bourget à Paris à l'occasion du concours pour l'exposition de 1937¹⁸, reflétait déjà l'embaras des édiles face à l'existence d'un territoire deshérité aux portes des nouveaux symboles de la modernité parisienne. Plus récemment, les débats sur le projet de liaison rapide vers l'aéroport de Roissy, dite CDG express, et dont les initiateurs ne souhaitaient pas d'arrêt intermédiaire en Seine Saint Denis, ont réactivé cette pathologie chronique.

Les effets de cette nouvelle frontière s'identifient également au travers des phénomènes d'importation de la fonction aéroportuaire en ville avec les aéroports de centre ville, dont celles des Invalides à Paris ou de la 42^{ème} rue à New York figuraient des précurseurs. La récente vague de réalisation d'aéroports de centre ville comme celles de Hong Kong par exemple, réactive ce mouvement. Ici, l'éloignement, la dimension hors échelle des aéroports, sont compensés par le retour au centre d'une plateforme plus 'urbaine' offrant tous les attributs de l'univers aéroportuaire, excepté la présence des avions. Ces multiples dialogues que noue l'aéroport avec son environnement urbain agissent à leur tour sur la transformation des divers composants formant cette structure. D'une part, face aux discours sur le caractère « extra-urbain » de l'aéroport, des tentatives de « civilisation » sont engagées pour *re-domestiquer* ces espaces au sein desquels l'hypermodernité défie le génie du lieu. L'appropriation de signes identitaires, le déploiement d'activités commerciales (commerces, hotellerie,...), le développement d'événements festifs (défilés, expositions, tournages,...) et la création d'architectures emblématiques en témoignent. D'autre part, l'image véhiculée par l'aéroport, d'une nouveauté et d'une efficacité perpétuelles, exerce une influence au-delà de ses limites, conduisant parfois à des phénomènes d'« aéroportuarisation » de la ville, dont témoignent au premier chef les gares et aéroports de centre ville mais aussi d'autres types de programmes. Dans cette tentative de jumeler la ville et l'aéroport, d'effacer cette mise à distance congénitale, les autorités aéroportuaires aspirent à urbaniser l'aéroport, en introduisant des codes d'urbanité dans un espace dont le contrôle semble leur échapper ; de leur côté, les villes aménagent des aéroports sans avion en centre ville, espérant atténuer cette image de 'ville à part' qu'incarne l'aéroport. Ces deux figures montrent à quel point les deux espaces nouent un rapport d'ambiguïté et d'hybridation.

Le telescopage des échelles

Une autre dynamique ambivalente est caractérisée par ce double processus d'intensification et de diffusion qui caractérise les dynamiques territoriales de transformation aéroportuaire. Epicentre d'un espace des flux exemplaire qui le consacre comme une ville globale en soi - et renforce par là même son introversion -, l'aéroport participe aussi d'une distension de l'espace par le fait même qu'il accueille la grande vitesse et permet une délocalisation de sa situation. Hypercentralité périphérique : ce paradoxe territorial trouve un parallèle dans l'appréhension que nous avons du voyage aérien, lieu d'un telescopage des échelles de temps associant l'hypermobilité à l'extrême immobilité. Ici, le sentiment d'ubiquité est très fort et en même temps ces moments d'attente permanents qui jalonnent le voyage, le précèdent et l'occupent même tout entier, nous rendent de plus en plus inactifs, spectateurs passifs de notre transfert téléporté, pris au piège de cette rapidité qui nous paraît immobilité.

Autre paradoxe que j'évoquerai brièvement parmi ceux nombreux qui hantent l'espace aéroportuaire, celui qui nous fait côtoyer en un même lieu le monumental et le banal, le blason national et l'espace neutre, le sentiment de faire partie de l'élite, et celui d'être un mouton dans un troupeau traîné d'enclos en enclos. Dans ces lieux où l'on ne se perd pas comme dans une ville, il y a là quelque chose de à la fois familier et exotique. Les pratiques de l'aéroport inventent une sorte

¹⁸ « Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types : Londres, Paris, Berlon et Marseille », *Urbanisme*, n°66, Octobre-Novembre 1938, pp.280-1.

d'infrastructure cosmopolitaine, où chacun se sent accoutumé aux espaces et à ses codes, et en même temps noyé dans une immensité qui nous dépasse.

Cette position particulière à la frontière s'exprime aussi dans la capacité qu'a cet espace de transcender les limites. Cet exploit permanent que nous connaissons depuis la conquête de l'air, de l'espace, du mur du son, au gigantisme des installations aéroportuaires et leurs prouesses techniques, a son corollaire immédiat : ce risque latent qui s'exprime brutalement tel le mythe d'Icare. La dimension catastrophiste est très présente dans l'univers aéroportuaire, ce qu'illustrent de manière récurrente les articles au vitriol, les images et informations liées à des pannes, des accidents et crashes, toujours revêtues d'une dimension spectaculaire.

Ce dépassement des limites ne s'opère pas uniquement sur le plan physique, spatial ou technique, mais aussi temporel. L'aéroport comme spectacle du futur, se heurte de plein fouet à l'antériorité. Car le futur a son histoire. Ce statut chronique de l'aéroport obsolète, dont Reyner Banham parlait déjà en 1962¹⁹ est d'autant plus exacerbé qu'il se double de cette dimension prototypale. Cette confrontation des temps du projet dans un contexte d'incertitude exacerbée et d'investissements lourds, soulève aussi des questions d'ordre patrimonial. La notion est ici d'autant plus difficile à circonscrire que parler de passé pour les aéroports, c'est souvent les condamner à l'inutilité, compte-tenu de leur destin les prédisposant à une éternelle jeunesse. Comment préserver des monuments, des scènes qui tout entier ont été dédiés au futur ? A Roissy, la fabrique ininterrompue depuis trente-cinq ans, qui a vu le passage d'un transport d'élite à la massification, la création d'un territoire hors la ville puis son absorption au cœur du Grand Paris, a aussi produit une œuvre architecturale inédite, de Roissy 1 récemment réhabilitée à Roissy 2F, cathédrale de verre. Ce patrimoine vivant négocie en permanence les modalités de sa transformation avec les exigences implacables du transport aérien. Soumise à l'injonction de l'hypermodernité et de l'ultraperformance d'une part, à l'impératif d'une réintégration à l'amiable dans la sphère urbaine d'autre part, l'autorité aéroportuaire est désormais confrontée au défi de la « durabilité » urbaine.

A Kennedy Airport, s'est ouverte l'ère du mégaterminal. La *Terminal City* achevée dans les années 60, n'existe pratiquement plus dans son état original ; sur cette ruine vieille de 40 ans, un nouvel ensemble s'est construit, ce qui fait dire à l'auteur d'une monographie sur l'aéroport que « Terminal City est morte, vive le nouveau JFK »²⁰. Autre sujet largement médiatisé dans la presse New Yorkaise, la controverse dont fait l'objet le Terminal TWA, bâtiment emblématique conçu par Eero 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. Mais les deux images du terminal, qualifié d'obsolète ou défendu comme l'icône d'un paradis perdu, semblent encore visiblement insuffisantes pour féconder un débat sur son renouveau, comme l'atteste le statut encore incertain à ce jour du bâtiment²¹.

De même que le dialogue incessant de l'aéroport et de sa ville est constitutif de son histoire urbaine, la quête perpétuelle d'un affranchissement des limites -l'espace, la lenteur, la routine, le présent,...-, structure ses dynamiques de mutation. Du discours au projet, de l'idée à la matérialisation, l'imaginaire peut être une clé de compréhension précieuse pour aborder les relations entre innovation et fabrique urbaine. Dans cette nouvelle exploration sans filet du futur, l'analyse des

¹⁹ Reyner Banham, « The obsolescent Airport », *Architectural Record*, Décembre 1962, Lire aussi de Roseau N., "The Obsolescence of the Monument, the Future of Airport Icons", in *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 2008, pp.87-92.

²⁰ Mark Blacklock, *Recapturing the Dream, A Design History of New York's JFK Airport*, Londres, 2005, p. 4.

²¹ Lire à propos des controverses sur le futur du Terminal TWA, Nathalie Roseau, "The Obsolescence of the Monument, the Future of Airport Icons", in *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 2008, pp.87-92.

récits fondateurs des événements, des visions et de leur réalisation, s'avère utile en ceci qu'elle met à jour les ressorts urbains des lieux selon le même degré d'importance que leur réalité apparente. Dès lors, en reflétant un état critique de la ville, ce récit en creux du réel peut éclairer de façon déterminante les conditions de sa fabrique.