

L'Aéro-port du Grand Paris, Que fait la mobilité à la ville?

Nathalie Roseau

▶ **To cite this version:**

Nathalie Roseau. L'Aéro-port du Grand Paris, Que fait la mobilité à la ville?. Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua (dir.). Métropoles mobiles, Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises, Presses Universitaires de Rennes, pp.201-214, 2021, 978-2-7535-8148-7. hal-03396649

HAL Id: hal-03396649
https://enpc.hal.science/hal-03396649

Submitted on 20 Oct 2022

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.

L'Aéro-port du Grand Paris
Que fait la mobilité à la ville ?

Nathalie Roseau

Nombreux sont les analystes qui, observant les mutations de l'aéroport, l'interrogent comme monde en soi. Des « non-lieux » aux « villes génériques », des « espaces des flux » aux « hyperlieux[1] » : ces notions, en apparence contradictoires, en réalité proches, tentent de condenser la situation aéroportuaire, voire de la projeter comme le fait l'*Aerotropolis*, terme introduit par John Kasarda dont le succès est notable auprès des autorités aéroportuaires qui légitiment par ce biais des projets immobiliers de grande ampleur, contribuant à renforcer l'extra-territorialité des aéroports[2]. Cette « vue d'en haut », traduite dans les images numériques des projets tentaculaires qui s'égrènent au sein et aux abords des aéroports, exprimée dans les essais de théorisation d'une réalité qu'ils veulent rendre intelligible, a un effet radical : elle *a-spatialise* l'aéroport, l'arrachant au sol, l'affranchissant de la durée.

Or, quelles que soient sa fonction et la vitesse qu'elle dessert, quels que soient son projet et le futur qu'il dessine, l'infrastructure est située dans l'espace et dans le temps[3]. L'histoire centenaire des aéroports nous montre

1. Augé Marc, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, 1992 ; Koolhaas Rem, « La ville générique » (1994), in *Mutations*, Bordeaux, Actar, Arc en rêve/Centre d'architecture, 2000 ; Castells Manuel, *La Société en réseaux. Tome I. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 1998 ; Lussault Michel, *Hyperlieux, les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.
2. Kasarda John D. et Lindsay Greg, *Aerotropolis, the way we will live next*, Farrar, Straus and Giroux, 2012.
3. L'infrastructure est, depuis les travaux de Thomas Hughes sur les *Large Technological Systems* et d'Alain Gras sur les macro-systèmes techniques, l'objet de nombreuses publications issues des *Science and Technological Studies*, qui témoignent d'un « tournant infrastructurel », invitant à ouvrir la boîte noire de leur fabrique pour comprendre à travers leur prisme, les transformations de nos sociétés. Lire les travaux pionniers de Hughes Thomas P., *Networks of Power, Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983 ; Dupuy Gabriel et Tarr Joel (dir.), *Technology and the rise of the networked city in Europe and America*, Temple University Press, 1988 ; Gras Alain, *Grandeur et dépendance, Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, Presses universitaires de France, 1993. Et depuis, de Star Susan Leigh, « The ethnography of infrastructure », *American Behavorial Scientist*, 1999, p. 377-391 ; Graham Stephen et Marvin Simon, *Splintering*

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

combien les lieux qu'ils ont constitués, se sont différenciés à travers les villes et les âges[4]. Au contraire d'une notion condensée qui résumerait le lieu à une hyperbole ou nierait son ancrage, il nous semble donc essentiel de *re-spatialiser* l'aéroport pour rendre compte des horizons qui s'attachent à ces lieux, identifier les ferments de leur mutation, comprendre ce qu'ils nous disent de la mobilité qui les travaille, et de la métropole à laquelle ils appartiennent. Que fait la mobilité à la ville ? C'est en interrogeant les pratiques aériennes par le prisme de l'infrastructure qui permet leur déploiement, que nous souhaitons comprendre la façon dont la mobilité interroge et renouvelle la question urbaine.

Territoire de divergences

Les controverses de plus en plus nombreuses autour des aéroports, existants et projetés, ont le grand intérêt de nous ramener au sol et aux conflits d'usage et d'échelle dont ils font l'objet lorsqu'ils sont projetés comme infrastructure. Elles rendent d'abord visible l'impact de la mobilité aérienne sur notre écosystème, de plus en plus contesté au vu de ses effets sur la biosphère alors que les chiffres de sa croissance témoignaient, avant la survenue en 2020 de la pandémie du Covid 19, d'une santé florissante. En 2014, le transport aérien commercial était responsable de 2,5 % des émissions globales de CO_2 et contributeur à hauteur de 5 % au changement climatique par l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre produites. Des études indiquaient par ailleurs que, si sa trajectoire de croissance se confirmait (5 % par an), sa contribution au changement climatique devrait augmenter sensiblement dans les décennies à venir[5].

Les conflits territoriaux pointent ensuite l'aporie des mégaprojets hérités de la planification volontaire dont l'utilité est de plus en plus questionnée. L'aéroport contesté figure ici le lieu concret d'une double critique, celle de la croissance exponentielle des flux, celle du développement irréversible de

Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition, Routledge, 2001 ; Howe Cymene *et al.*, « Paradoxical infrastructures: Ruins, Retrofit and Risk », *Science, Technology and Human Values*, 2015, vol. 41, nº 3, p. 327-343.

4. Pour une approche historique des relations entre la ville et la mobilité aérienne, lire de Roseau Nathalie, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Éditions Parenthèses, Librairie de l'architecture et de la ville, 2012.

5. Absent du Protocole de Kyoto et de l'accord de Paris, le transport aérien international échappe aux politiques de lutte contre le réchauffement et il n'est toujours pas prévu de tarification sur les émissions ni taxation sur le carburant. Les améliorations technologiques ne permettent pas pour l'instant d'envisager une inflexion sensible de la hausse de sa contribution aux émissions. Source « C02 is in the air, 5 mythes sur le rôle du transport aérien dans le changement climatique », Réseau Action Climat, décembre 2015 ; Pardee Vera, *Up in the Air: How Airplane Carbon Pollution Jeopardizes Global Climate Goals*, Tucson, Center for Biological Diversity, 2015. Lire aussi de Lee David S. *et al.*, « Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation », *Atmospheric Environment*, nº 44, 2010, p. 4678-4734. Cet article montre, à propos de l'aviation, l'existence d'un facteur double voire triple (dénommé le forçage radiatif), entre le taux d'émission de CO_2 et celui de l'impact humain sur le climat.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

son infrastructure. Ces discordes ne sont pas nouvelles, mais elles se sont amplifiées du fait d'une mobilisation plus grande des défenseurs de la Terre. Outre-Atlantique, la perspective d'un quatrième aéroport à New York se heurte dès le début des années 1960, en plein Jet Age, aux broncas des mouvements de sauvegarde des milieux humides, la bataille pour préserver l'avenir du site de Great Swamp Area dans le New Jersey ayant raison de l'abandon du projet[6]. L'excentrement de l'aéroport, envisagé au tournant des années 1970 par le maire John Lindsay et la *Port Authority of New York and New Jersey*, ne parvient pas non plus à remporter l'adhésion, les nouveaux projets situés à distance de la métropole, voire sur des îles artificielles réalisées au large, rencontrant une opposition farouche[7]. Si l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle à Paris bénéficie à son ouverture en 1974 d'une réception enthousiaste, la discrétion médiatique des « 250 000 personnes [qui] vivent leurs derniers jours de silence » comme le titre le journal *France Soir*, ne saurait être tue. L'aéroport de Narita à Tokyo, ouvert en 1978, se réalise dans la douleur alors que la modernisation du pays suscite maintes rancœurs et que la longue lutte résistante des paysans japonais expropriés pour la construction du nouvel aéroport s'achève dans un bain de sang[8].

En Europe, l'extension du domaine aéroportuaire s'est ralentie depuis la fin des « Trente Glorieuses », l'infrastructure se développant moins par l'addition de nouvelles plateformes que par l'intensification de celles qui existent. Les rares projets d'ampleur qui ont vu le jour n'en suscitent pas moins des résistances comme en témoigne l'actualité récente. Le nouvel aéroport de Berlin Willy Brandt, tout juste ouvert après des années de chantier, se voit submergé par les critiques relatives à son gigantisme. En France, le projet de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes à Nantes, abandonné au début 2018, a cristallisé des conflits autour de ses enjeux environnementaux et urbains, jugés par ses contempteurs comme insoutenables, qu'il s'agisse du trafic ou du tourisme, de l'artificialisation des sols ou des externalités négatives[9].

6. « New Jersey protest plans for Giant Jet-Age Airport », *Architectural Forum*, janvier 1960, p. 10 ; « Jersey will fight for Global JetPort », *The New York Times*, 22 novembre 1963, p. 39.
7. « An offshore 4th Jetport is suggested by Lindsay », *The New York Times*, 9 janvier 1971, p. 52. Gallighio Charles, « Ocean Airport, New York », *Architecture d'Aujourd'hui*, nº 156, juin-juillet 1971, p. 89.
8. La résistance sera réprimée, faisant plus de dix morts. Le mouvement social et politique incarné par la lutte des paysans contre la construction de l'aéroport international de Narita, l'expropriation forcée de leurs terres et la violence de l'État, sera l'un des plus importants de cette période. Il est rejoint en 1968 par le documentariste Shinzuke Ogawa et le collectif qu'il crée Ogawa Pro. Ils vont séjourner près de dix ans dans le village de Heta pour suivre la lutte résistante et réaliser une série de sept documentaires qui circuleront activement dans les réseaux militants au Japon mais aussi à l'étranger et notamment en France. Une rétrospective de l'œuvre de Ogawa, décédé en 1992, a eu lieu en 2018 au musée du Jeu de Paume.
9. Le projet de nouvel aéroport a été abandonné au profit d'une réutilisation de l'aéroport existant, dont les fortes prévisions de croissance à venir n'ont toutefois pas été questionnées. Lire l'interview de Luc Semal, « Après Notre-Dame-des-Landes, il est temps d'atterrir », *Telerama*, 1er février 2018, [https://www.telerama.fr/idees/apres-notre-dame-des-landes,-il-est-temps-datterir,n5459467.php], consulté le 09-09-2018.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

Le projet Europacity de centre de loisirs situé sur les terres agricoles de la Plaine de France à deux pas de Roissy, figure quant à lui parmi ces projets fortement contestés qui se développent dans le sillage des aéroports. Scènes publiques qui font l'objet de batailles juridiques et médiatiques sollicitant des arbitrages au plus haut niveau, « Zones à défendre » qui opposent des groupes aux intérêts irréconciliables, ces controverses matérialisent des divergences d'attentes autour des futurs et des usages de ces territoires. Les frontières de leur débat sont d'ailleurs contestées, qu'il s'agisse du périmètre d'un référendum démocratique ou d'une enquête publique, jugé étroit face aux enjeux nationaux du projet, ou de la sphère décisionnelle des pouvoirs, politiques et privés, accusés de confisquer l'avenir. La gestation douloureuse de ces projets souligne enfin la difficulté de faire face aux apories des temps de l'aménagement, entre la durée brève des cycles électoraux ou des intérêts économiques et la longue durée de l'occupation du territoire. Brandir la doxa de la croissance ne convainc plus. Et, comme l'exprime Naomi Klein, « Dire non ne suffit plus[10] ».

Spatialités : La ville *traversée* par la mobilité

Ces conflits rendent visible l'infrastructure qui s'in-visibilise à d'autres endroits, si bien intégrée dans les pratiques et l'espace de la ville qu'elle se confond avec elle. Au lieu de considérer que l'« Aéro-port », entendu comme l'espace par lequel se déploie la mobilité aérienne, se limite d'emblée aux enceintes communément admises, il nous paraît donc important d'élargir la perspective en nous interrogeant sur les *empreintes spatiales*, marquées et discrètes, que le siècle de l'aviation, du développement de son transport et de ses pratiques, a laissées sur le sol, urbain en particulier[11]. De même que l'étude de la métropole ne saurait se réduire à quelques figures récurrentes (telles que les quartiers d'affaires, les parcs de loisirs ou les halls d'aéroports), et suppose au contraire d'identifier la multiplicité des traces plus ou moins discrètes qui forment la longue « traîne » de la métropolisation[12], l'aéroport ne saurait être réduit aux seuls signes visibles de son impact mondial, sa présence urbaine étant bien plus diffuse. Les sites et leurs dépendances, les

10. Titre de son livre paru en 2017 aux éditions Actes Sud.

11. Roseau Nathalie, « Les empreintes de l'infrastructure, de la ville aérienne à la ville aéroportuaire » *in* Debroux Tatiana, Vanhaelen Yannick et Le Maire Judith (dir.), *L'entrée en ville : Aménager, expérimenter, représenter*, Éditions de l'Université libre de Bruxelles, 2017, p. 77-90 ; Roseau Nathalie, « Les territoires de l'air, une culture moderne ? », *in* Faria Dominique, Dobson Alan, Monteiro Antonio et Rodrigues Luis Nuno (dir.), *L'aviation et son impact sur le temps et l'espace*, Éditions du Manuscrit, 2019, p. 397-421. Pour aller plus loin sur une approche des empreintes spatiales des grands systèmes technologiques modernes, voir les travaux de l'équipe de Carola Hein à la TU Delft sur les « paysages du pétrole », visant à rendre visible l'empreinte de l'ère du pétrole sur le territoire mondial. Lire Hein Carola, « Gobal Landscapes of Oil », *New Geographies*, nº 2, 2010, p. 33-42 ; et Hein Carola, « Oil Spaces : The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area », *Journal of Urban History*, vol. 44, nº 5, 2018, p. 887-929.

12. Halbert Ludovic, *L'avantage métropolitain*, Paris, Presses universitaires de France, 2010.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

clôtures et leurs rives, les extensions qui débordent de leurs limites, les voies d'accès qui les irriguent, les signes de leur proximité proche ou lointaine que l'on trouve jusqu'au cœur des villes, les routes aériennes et les territoires qu'elles survolent, élargissent l'emprise des aéroports, au-delà de leur périmètre juridique. Ces manifestations proliférantes témoignent dans leur ensemble de l'existence effective d'une « ville aérienne », c'est-à-dire une ville *traversée* par la mobilité aérienne.

L'aéroport comme lieu *stricto sensu* doit aussi être plus approfondi dans ses nuances spatiales. Loin de la tentation des études globales, des chercheurs en sciences humaines et sociales se sont ainsi attachés à comprendre les pratiques de l'aéroport d'un point de vue quasi ethnographique, et ce dans des villes souvent consacrées comme « globalisées ». À Singapour ou Hong Kong, Max Hirsh a questionné la réalité de ses usages, informels ou alternatifs, qui remettent en cause l'image lisse qu'il est supposé projeter. Derrière les vitrines, se déploient des dispositifs locaux (low cost, navettes, aérogares ordinaires) qui s'appuient, contournent, inventent une infrastructure adaptée à d'autres formes de mondialisation. À Francfort, Dubaï ou Roissy, Jean-Baptiste Frétigny a interrogé de son côté la notion de frontière dont il a spatialisé les contours au sein même des plateformes, rompant avec l'idée d'un monde à part pour au contraire, voir l'aéroport comme point d'ancrage du monde[13].

Le domaine des arts est particulièrement prolifique pour rendre compte de la réalité anthropologique complexe dont témoigne l'aéroport. C'est à cette extension du lieu qu'invitent les artistes Stéphane Degoutin et Gwenola Wagon (*Psychanalyse de l'aéroport international*) ou le photographe Bertrand Stofleth (*Aeropolis*)[14]. Comme l'a souligné Christoph Asendorf dans son ouvrage *Super Constellation*, les arts visuels ont noué des liens étroits avec le développement de la mobilité aérienne[15], l'espace de l'aéroport ayant été largement investi par la photographie ou le cinéma, qui l'ont saisi entre réel et anticipation, traduisant l'épaisseur de son existence. Depuis Jean Renoir filmant *La Règle du jeu* (1939) sur le tarmac du Bourget, à Chris Marker projetant *La jetée* (1962) d'Orly, que l'on pense à *Playtime* (Jacques Tati, 1967), *Tombés du ciel* (Philippe Lioret, 1994) ou *Stand-by* (Roch Stephanik, 2000) : le lieu « Aéro-port » tel que filmé, figure comme

13. Hirsh Max, *Airport Urbanism, Infrastructure and mobility in Asia*, University of Minnesota Press, 2016 ; Frétigny Jean-Baptiste, « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : l'exemple de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle », *Annales de géographie*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 5-27 ; « L'urbanité à l'épreuve des aéroports », entretien avec Jean-Baptiste Frétigny, revue *Urbanités*, avril 2015, [http://www.revue-urbanites.fr/entretien-lurbanite-a-lepreuve-des-aeroports-entretien-avec-jean-baptiste-fretigny/], consulté le 07-09-2018.

14. Degoutin Stéphane et Wagon Gwenola, *Psychanalyse de l'aéroport international*, Paris, Presses du réel, 2018 ; Stofleth Bertrand, *Aeropolis et le Grand Paris*, La Villa Medicis, 2018. Lire aussi de Potthast Joerg, « Art and Social Metamorphoses at Airports », *in* Humans since 1982 (dir.), *A Million Times at Changi*, Stockholm, Humans since 1982, 2018.

15. Asendorf Christoph, *Super Constellation, L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Paris, Éditions Macula, 2013 ; lire aussi Castro Teresa, *La pensée cartographique des images, Cinéma et culture visuelle*, Paris, Aléas, 2011.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

scène inaugurale ou ultime, parfois l'unique décor de fictions, ironiques ou catastrophistes, surréalistes ou poétiques, qui interrogent le sens de la modernité[16]. De même, lorsque l'écrivain James Graham Ballard observait Heathrow à côté duquel il résidait et qui l'inspirait dans ses fictions suburbaines, lorsque Pascale Ferran filme Roissy dans *Bird People* (2014), là où l'héroïne-oiseau vient travailler de bon matin, l'un et l'autre constituent l'aéroport comme unité de lieu, tout en le situant dans sa métropole d'accostage, cette relation d'attachement étant faite de banalité et d'exception, de quotidien et d'inédit[17]. Le film consacre magnifiquement l'adage de Paul Virilio : « Le cinéma, ce n'est pas "je vois", mais "je vole" », la caméra accompagnant ses personnages dans un déplacement de la pensée et du corps qui réinterroge notre rapport au monde.

Historicité : La ville *stratifiée* par la mobilité

Si la ville ne peut être pensée sans envisager la mobilité qui la traverse, celle-ci ne peut être envisagée sans comprendre l'infrastructure qui la canalise et s'est constituée sur la durée, en relation avec sa ville d'accostage. L'histoire de la construction des aéroports de la région parisienne est celle d'un aménagement centralisé du territoire qui a pensé cette infrastructure en relation étroite avec les énoncés successifs qui ont jalonné son agrandissement : réforme, extension, modernisation. La monumentalité de l'aéroport, envisagé dès l'implantation du Bourget comme la « porte d'entrée » de la capitale, a ainsi structuré l'idée du *Grand* par laquelle la capitale s'est développée au XX^e^ siècle.

Lieu de « propagande aéronautique » comme le souligne en 1935, le programme du concours d'architecture qui préside à sa reconstruction projetée dans la perspective de l'exposition internationale de 1937, l'aéroport du Bourget figure alors un lieu populaire dont les usages publics sont premiers et dont le succès contribue lui-même au développement de la mobilité aérienne. Son ancêtre l'aérodrome avait été conçu comme espace publicisé, pour accueillir dès le tournant du siècle dernier, les grands meetings aériens que venaient voir des foules de spectateurs avides de sensations fortes. Cet héritage du spectaculaire aérien – que l'on retrouve dans les « Salons de la locomotion aérienne » tenus au Grand Palais dès 1909 – s'institutionnalise dans la monumentalité de l'aéroport reconstruit. Le trafic est

16. L'exposition *Airport Landscape* qui s'est tenue en 2013 (commissaires Sonja Duempelmann et Charles Waldheim) à la Graduate School of Design de la Harvard University, proposait des visionnages ainsi qu'un recensement des films qui évoquent de manière significative l'espace de l'aéroport.
17. « Les grands aéroports sont déjà les banlieues d'une capitale mondiale invisible. […] Les boulevards au sein des terminaux sont les ramblas et agoras du futur, des zones en dehors du temps où sont affichées toutes les horloges du monde, un atlas de provenances et de destinations perpétuellement actualisé, où nous devenons pour un bref moment de véritables citoyens du monde. » Ballard James Graham, « The Ultimate Departure Lounge », *in* Bode et Millard (dir.), *Airport*, 1997, p. 119 ; Ferran Pascale, *Bird People*, 2014.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

alors faible, l'aéroport accueillant les quelques passagers internationaux et « de prestige » qui viennent à Paris. Surtout, il attire les nombreux chalands qui viennent assister depuis les terrasses longilignes de l'aérogare dessinée par Georges Labro, au « cirque aérien », ce ballet des aéronefs naviguant sur le tarmac à quelques encablures de la capitale[18].

La monumentalité des aérogares confère à l'aéroport le statut de « porte d'entrée » nationale et métropolitaine, vocable que l'on retrouve de manière répétée dans les discours des édiles. Après-guerre, elle a vocation à se développer en périphérie, en des lieux suburbains et sous la forme de mégastructures architecturales comme à Orly qui devient le lieu privilégié des loisirs du dimanche au cours des années 1960. Dessinée par Henri Vicariot (et Jean Prouvé pour les façades), la nouvelle aérogare Orly Sud n'est pas seulement prisée pour ses terrasses auxquelles on accède moyennant un ticket d'embarcadère de cinquante centimes. « C'est une ville tout entière », clament les journaux qui s'extasient sur la réalisation et les activités multiples qu'elle offre : cinémas, restaurants, commerces. La sortie a un caractère exceptionnel, les « touristes » du dimanche allant voir en masse les élites prendre l'avion, les contemplant, envieux, depuis les cafés donnant sur la piste, certains qu'un jour ils passeront de l'autre côté du miroir pour vivre cette nouvelle expérience[19].

Roissy figure un troisième jalon de ce « système », inscrit dans le contexte de l'extension régionale à laquelle appartiennent les autoroutes, les villes nouvelles, les grandes opérations de modernisation comme La Défense, Montparnasse, les Halles et des projets avortés comme l'aéro-train. Cet intervalle entre le succès public d'Orly et l'ouverture médiatisée de Roissy[20], marque un tournant. Lorsque les exploitants se confrontent aux conflits d'usage entre le trafic croissant et le spectacle toujours prisé, lorsque retentissent à Orly les premiers attentats[21], se dessine un nouvel âge aéroportuaire, celui des flux que la « machine à circuler » doit absorber, écouler, contrôler. Prototype du savoir-faire technologique, la réalisation de Roissy anticipe la massification du transport aérien où le process succède au service, la figure du passager éclipsant celle du visiteur que la mise en place

18. « Le concours de l'aéroport du Bourget », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, février 1936, p. 4-5.
19. « Une véritable ville consacrée au transport aérien », *Le Parisien*, 23 février 1961 ; « Idlewild et Orly… l'une et l'autre sont de véritables cités », *Paris Presse*, 16 août 1964, Source Archives Aéroports de Paris. Lire Roseau Nathalie, *Aerocity*, *op. cit.*, p. 162-195 et Schwartz Vanessa R., « Dimanche à Orly: The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth », *French Politics, Culture & Society*, vol. 32, nº 3, Berghahn Books, p. 24-44. La dimension patrimoniale des aéroports a été reconnue par la restauration de l'aérogare et de l'esplanade du Bourget qui accueille depuis 1975, les collections du musée de l'Air et de l'Espace. L'aérogare d'Orly Sud a quant à elle fait l'objet d'une inscription à l'inventaire général du patrimoine culturel d'Île-de-France.
20. Roseau Nathalie, « Du Périf à l'aéroport, les temporalités du Grand Paris des infrastructures », in *Inventer le Grand Paris, Histoire croisée des métropoles*, *1970's-2000's*, 2020, [http://www.inventerlegrandparis.fr/panoramas-historiques/1970s-2000/].
21. Dont celui de janvier 1975 perpétré par Carlos au nom du Front de libération palestinienne contre des avions d'El Al.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

de « pièges[22] » éconduit. Ce moment signale l'essor d'une mobilité encore élitiste vers un transport diffusé et bientôt dérégulé alors que résonnent les contrecoups des deux chocs pétroliers ; il marque aussi le début d'un nouveau temps, celui d'une croissance et d'une diversification extensives, conduisant les plateformes à une saturation chronique.

Un autre paradoxe résulte de la décentralisation politique au tournant des années 1980 qui, si elle ne concerne pas la gestion des aéroports, toujours confiée aux mains de l'autorité aéroportuaire Aéroports de Paris, fait monter les pouvoirs locaux des collectivités – communes et intercommunalités, départements et région. Ceux-ci développent à la fois des stratégies communes (de résistance ou de captation) et individuelles dont l'échelle se concilie difficilement avec celle du grand vaisseau aéroportuaire. Avec ces tensions entre l'atomisation des pouvoirs urbains et la centralisation de l'aménagement aéroportuaire se déploient enfin des conflits sur les futurs de la ville que traduisent les paradigmes urbains du « *slow* » ou du « durable » qui se heurtent à l'hypervitesse et au changement permanent auquel doivent se confronter les infrastructures aéroportuaires.

En parallèle de la reconfiguration de ses ancrages territoriaux, la fonction sociale de l'aéroport change progressivement de sens, la surveillance et la consommation occupant une place de plus en plus prépondérante, confortées par les intérêts financiers et la montée du terrorisme. Entre public et privé, les usages de l'espace transforment la nature du lieu. Les vis-à-vis que mettaient en scène autrefois les terrasses pour admirer le spectacle du tarmac, des passagers glamour ou de l'aérogare moderne, disparaissent ou sont opacifiés par les multiples circuits catégorisant, séparant les flux de passagers, employés, migrants, qui habitent un même espace sans jamais se croiser. De fait, déambuler dans l'aéroport sans quête consommatrice est devenu délicat[23]. Y séjourner se heurte à nombre d'entraves. Nous retrouvons ici la notion de contre-productivité développée par Ivan Illich, le développement du système aéroportuaire ayant atteint un niveau tel que ses effets collatéraux peuvent contredire sa propre finalité[24].

22. « As-tu idée de ce que le directeur général appelle des "pièges à visiteurs" ? », Note de Bernard Ruquier, 28 février 1967, Source Archives d'Aéroports de Paris, boîte 4, bordereau nº 43. Cette note, projetée dans la perspective de la conception de Roissy, développe un certain nombre de dispositifs destinés à décourager les curieux qui viendraient passer la journée à l'aéroport : une tarification élevée des parkings, des liaisons entre aérogares peu aisées et réservées aux passagers uniquement, des « halls d'aérogares d'où il est difficile de voir les avions ». Le projet ne comprendra pas de terrasse d'observation.
23. « *Duty Fric*, le sixième continent », documentaire, réalisation Yves Billon et Philippe Trétiack, diffusé sur Public Sénat, 2017 ; le journal *Le Monde* publie régulièrement dans son supplément économique, une double page consacrée aux commerces aéroportuaires à Paris. *Le Monde*, dossier Économie, 10 juillet 2018, p. 6-7.
24. Illich Ivan, *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1975. Illich y développe notamment le concept de vitesse généralisée des transports, concept largement discuté depuis. Lire aussi Dupuy Jean-Pierre, *À la recherche du temps gagné*, 1975, annexe de l'ouvrage Illich Ivan, *Énergie et équité*, réédité dans *Œuvres complètes*, vol. 1, Paris, Fayard, 2003, p. 433-440.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

Si l'aéroport n'est pas un lieu où l'on est libre de ses faits et gestes, il reste toutefois un espace de l'anonymat et du cosmopolitisme où se croisent les publics les plus divers. On y éprouve la solitude et l'altérité. Des rencontres fortuites peuvent naître. La transgression apparaît régulièrement, en dépit du contrôle de l'espace, de ses mètres carrés à rentabiliser ou surveiller. Des Sans domicile fixe y habitent, parfois de manière inédite[25]. La fascination exercée sur les cinéastes par le récit de l'exil forcé de Mehran Karimi Nasseri, apatride iranien réfugié à Roissy 1 pendant dix-huit ans – le lieu de son emprisonnement absurde devenant, par la force de son histoire, l'espace de son appartenance au monde – témoigne du hors-norme que suppose la possibilité d'habiter un tel lieu[26].

Pouvoirs : La ville *exposée* par la mobilité

Ce bref panorama diachronique montre la nature multiple des liens établis par la ville et son infrastructure, qui ne peuvent se comprendre qu'à travers l'analyse du spectre des représentations spatiales, urbaines, symboliques, sociétales, qui les façonnent toutes deux conjointement. La dimension politique de l'aéroport est à ce titre essentielle pour comprendre d'une part son ancrage urbain, d'autre part les divergences d'horizons dont il fait l'objet, cette question nous rapprochant à nouveau des préoccupations attachées à l'idée du Grand Paris. Stratifiée par le temps et les usages, l'infrastructure aéroportuaire a d'abord été décidée par des pouvoirs national et métropolitain qui l'ont projetée et réalisée, affirmant leur rôle centralisateur, préemptant des territoires de la taille d'une ville pour les aménager d'un seul tenant, créant des autorités qui transcendent les intérêts locaux. Lorsqu'il est créé par les Gaullistes au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'établissement Aéroport de Paris, qui se décline alors au singulier, s'affirme comme l'un des plus grands propriétaires fonciers de la région parisienne, et le bâtisseur de vitrines de référence pour le savoir-faire constructif et technologique de la France d'après-guerre[27].

25. Un soir, vers 23 h, j'ai pu assister à un *Dance Floor* impromptu à l'étage de la gare du RER-TGV de Roissy.
26. Des films se sont largement inspirés de son histoire : *Tombés du ciel* de Philippe Lioret en 1994 et *The Terminal* de Steven Spielberg en 2004.
27. Bozel Alain, *L'Aéroport de Paris*, publié à compte d'auteur, novembre 1944, source Archives Aéroports de Paris. L'entreprise Aéroport de Paris a été créée par ordonnance en octobre 1945, sous le statut d'établissement public autonome rattaché alors au ministère de l'Air puis au ministère des Travaux Publics. Le décret du 4 janvier 1947, qui complète l'ordonnance de 1945, instaure en fait une large tutelle de ce dernier sur l'administration et la gestion du nouvel organisme, chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations à terre du transport aérien commercial, situées dans un rayon de 50 kilomètres autour de la capitale. Du singulier, le nom d'ADP passe au pluriel en 1989. L'entreprise a maintenu une trajectoire bénéficiaire depuis sa naissance, subvenant à l'autofinancement de ses investissements infrastructurels. ADP est devenue société anonyme en 2005, ouvrant son capital à des actionnaires privés. La massification du trafic a conduit l'entreprise à accroître encore la diversification de ses recettes, celles relatives au commerce, à l'immobilier et à la publicité constituant plus du tiers de ses revenus, et conduisant à en faire un actif convoité notamment dans le cadre de la perspective possible d'une privatisation complète de l'établissement. Roseau Nathalie, *Aerocity*, *op.cit.*, p. 126-130. Lire aussi de Roseau Nathalie,

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

Espace politique, l'aéroport figure une scène médiatique : d'exposition, de conflits et de tribunes. Lieu de représentation nationale, porte d'entrée du pays que l'on visite, emblème urbain qui porte le nom de sa ville d'accostage, la visibilité symbolique de l'aéroport s'ancre dans le temps long, renforcée par les grandes manifestations qui lui donnent naissance comme les expositions internationales ou les cycles de modernisation urbaine. Plus récemment, il a été la scène d'exposition de conflits sociaux (Air France à Roissy) tandis que les contestations du projet Europacity ont occupé les terres alentour. La consultation sur l'avenir du Grand Paris fut quant à elle annoncée par Nicolas Sarkozy à l'inauguration du nouveau satellite d'embarquement de Roissy. Outre-Atlantique, c'est Donald Trump qui a battu campagne en février 2016 sur la plateforme de l'aéroport d'Orlando, suivi un an plus tard, des contestations du Muslim Ban dans nombre d'aéroports. Espace symbolique, l'aéroport constitue un lieu d'exacerbation des conflits sur la question de la souveraineté, sur les réponses à apporter au changement climatique, sur la nature publique d'un actif que d'aucuns voudraient financiariser, sur l'identité d'un lieu enfin, dont les « passagers » sont tour à tour considérés comme usagers, consommateurs, terroristes, clandestins, plus rarement comme habitants ou résidents.

Les tensions qui s'exercent sur l'espace aéroportuaire se jouent à plusieurs niveaux. Le mouvement du transport aérien place les aéroports sur la toile d'un réseau libéralisé qui s'émancipe des nations, incarnant même pour les acteurs commerciaux ce que certains appellent le « sixième continent » (d'autres recourent à ce vocable pour désigner les océans de plastique, ce qui n'est peut-être pas sans rapport au vu du chiffre d'affaires commercial des aéroports). Marchandes, réglementaires ou sécuritaires, les logiques de pouvoir transnationales s'entrecroisent dans les controverses sur l'usage de l'espace, avec les scènes locales d'acteurs politiques, professionnels, civils, économiques. La quête de l'affranchissement de la contrainte de temps noue d'autres controverses sur les projets de liaison entre ville et aéroport, que les expériences – passée d'Orly Val ou future du CDG Express – traduisent concrètement : entre l'exception d'un véhicule exclusif qui convoite l'élite aérienne, flottant au-dessus de la région ou enfoui dans son sous-sol, et le quotidien d'un train régional qui transporte les habitants de la métropole, pénétrant son épaisseur.

Échelles : la ville *habitée* par la mobilité

Ces liaisons terrestres, rapides ou plus lentes, traversent la ville en modifiant les conditions de son habitabilité. Elles nourrissent l'infrastructure aéroportuaire qui génère des artefacts techniques et urbains de grande

« Aéroports de Paris, Un levier stratégique pour l'État ? », *Métropolitiques*, 13 mai 2019, [https://metropolitiques.eu/Aeroports-de-Paris-un-levier-strategique-pour-l-Etat.html].

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

échelle, avec ses intensités et ses enclaves, redéfinit les échelles des pratiques, produit des conflits d'usage et de sol, renseignant les questions inhérentes aux significations du « Grand Paris ».

Les réflexions autour du Grand Roissy ou du Grand Orly qui ont accompagné celles présidant au Grand Paris dans le sillage de la consultation internationale de 2008, sont à ce titre éclairantes pour montrer les polarités contraires dont fait l'objet le devenir métropolitain des aéroports et plus largement des grandes infrastructures régionales[28]. D'un côté, la course à l'abondance s'est traduite par un scénario de la *dissémination* de l'aéroport qui le voyait s'agrandir sous la forme d'un « corridor aéroportuaire » s'étalant du Bourget à Roissy. Cette projection est aujourd'hui partiellement à l'œuvre, le projet d'aménagement du triangle de Gonesse sur près de 300 hectares de terres agricoles, n'étant qu'un des nombreux avatars de ce déploiement, alors qu'il ne dit rien des villes de Seine-Saint-Denis parcourues il y a près de trente ans par François Maspero et Anaïk Frantz dans leur récit initiatique des *Passagers du Roissy Express*[29]. De l'autre côté, une économie de l'intervention s'est distinguée par un scénario de la *civilisation* de l'aéroport qui aspirait à réintégrer ces enceintes créées au fil des politiques de déconcentration, en réduisant les effets de coupure, en investissant les lisières des inter-mondes produits entre l'aéroport et ses rives.

Les deux scénarios soulèvent des questions quant à leur viabilité. Pour le premier, l'intensification aéroportuaire et logistique est-elle compatible avec le droit commun de la ville ? Pour le deuxième, la coexistence des échelles et des risques peut-elle être résorbée par l'urbanisme ? Faut-il exfiltrer l'aéroport hors la ville en accentuant son caractère cloîtré, ou le réintégrer en ville, en le banalisant ou en le disséminant de façon plus ou moins marquée[30] ? Ces perspectives témoignent d'une dilution – par diffusion ou absorption – de l'infrastructure dans la métropole qui impose de repenser son habitabilité à l'aune des mobilités qui la travaillent. L'un des paradoxes les plus entiers du lieu aéroportuaire réside sans doute dans l'idée selon laquelle cet espace figure parmi les plus denses de la métropole sur le plan urbain et humain – qu'il s'agisse de ceux qui passent ou travaillent chaque jour, ou de ceux qui résident dans son hinterland – alors même que son habitabilité n'est pas pensée et que sa représentation démocratique est ignorée.

28. « Renouveler durablement un territoire fragmenté : contribution au débat sur le Grand Paris métropolitain », Établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont, août-décembre 2009 ; « Cœur économique Roissy Terres de France », convention cadre du contrat de développement territorial, 14 février 2012.
29. Texte de Maspero François, photographies de Frantz Anaïk, Paris, Éditions du Seuil, 1990.
30. Roseau Nathalie, « Habiter la grande échelle », *in* Urlberger Andrea (dir.), *Habiter les aéroports, Paradoxes d'une nouvelle urbanité*, Genève, Metispresses, 2012, p. 91-100.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

Conclusion

À travers le prisme de l'Aéro-port entendu comme l'infrastructure du déploiement de la mobilité aérienne dans l'espace du Grand Paris, nous avons identifié quatre dimensions qui révèlent ce que *fait* la mobilité à la ville, transformant ses spatialités, son historicité, ses pouvoirs, ses échelles. Elles nous permettent de situer le cadre par lequel s'expriment les divergences apparentes qui résultent de l'inscription de l'aéroport dans son territoire. Pour mieux les saisir, il nous semble essentiel de reconsidérer l'aéroport comme lieu, en pensant son espace, son histoire, ses acteurs, ses échelles. Ceci nous amène à poser la question des modalités de la représentation de l'Aéro-port et au-delà de la métropole telle qu'elle est travaillée par la mobilité. La consultation internationale du Grand Paris de 2008 avait témoigné d'un grand nombre de corpus visuels qui rendaient compte de la difficulté et de l'intérêt de traduire les réalités de la métropole, non réductibles aux seuls modes de représentation usuels, qu'ils soient cartographiques, schématiques ou perspectifs. De même qu'une carte ne pourrait rendre compte de l'Aéro-port du Grand Paris, de même les grandes infrastructures comme le boulevard périphérique parisien, qui structurent de manière déterminante la relation de Paris à sa métropole, ne sauraient être représentées par l'épaisseur du seul trait de leurs contours. Les représenter constitue un préalable à leur projection. L'essai qui se conclue ici aspire à le faire par l'analyse et les perspectives qu'il suggère. La démarche des controverses peut rendre compte des pouvoirs et des échelles qui s'exercent sur leur devenir. Des cartographies augmentées peuvent rendre plus épaisse leur stratification historique et leur diffusion spatiale. Surtout, leur description multiforme peut éclairer la signification du projet métropolitain qui s'attachera à résoudre leurs apories.

BIBLIOGRAPHIE

Asendorf Christoph, *Super Constellation, L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Paris, Éditions Macula, 2013.

Augé Marc, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, 1992.

Ballard James Graham, « The Ultimate Departure Lounge », *in* Bode et Millard (dir.), *Airport*, 1997.

Castells Manuel, *La Société en réseaux. Tome I. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 1998.

Castro Teresa, *La pensée cartographique des images, Cinéma et culture visuelle*, Paris, Aléas, 2011.

Degoutin Stéphane et Wagon Gwenola, *Psychanalyse de l'aéroport international*, Paris, Presses du réel, 2018.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

Dupuy Gabriel et Tarr Joel (dir.), *Technology and the rise of the networked city in Europe and America*, Philadelphia, Temple University Press, 1988.
Dupuy Jean-Pierre, *À la recherche du temps gagné*, annexe de l'ouvrage d'Ivan Illich, *Énergie et équité*, réédité dans *Œuvres complètes*, vol. 1, Paris, Fayard, 2003, p. 433-440.
Fretigny Jean-Baptiste, « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : l'exemple de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle », in *Annales de géographie*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 5-27.
Graham Stephen et Marvin Simon, *Splintering Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, 2001.
Gras Alain, *Grandeur et dépendance, Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, Presses universitaires de France, 1993.
Halbert Ludovic, *L'avantage métropolitain*, Paris, Presses universitaires de France, 2010.
Hein Carola, « Global Landscapes of Oil » *New Geographies*, nº 2, 2010, p. 33-42.
Hein Carola, « Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area », *Journal of Urban History*, vol. 44, nº 5, 2018, p. 887-929.
Hirsh Max, *Airport Urbanism, Infrastructure and mobility in Asia*, University of Minnesota Press, 2016.
Howe Cymene *et al.*, « Paradoxical infrastructures: Ruins, Retrofit and Risk », *Science, Technology and Human Values*, 2015, vol. 41, nº 3, p. 327-343.
Hughes Thomas P., *Networks of Power, Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983.
Illich Ivan, *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1975.
Kasarda John D. et Lindsay Greg, *Aerotropolis, the way we will live next*, Farrar, Straus and Giroux, 2012.
Koolhaas Rem, « La ville générique », in *Mutations*, Bordeaux, Actar/Arc en rêve/Centre d'architecture, 2000 (1994).
Lussault Michel, *Hyperlieux, les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.
Maspero François, photographies de Anaïk Frantz, *Les passagers du Roissy Express*, Paris, Éditions du Seuil, 1990.
Potthast Joerg, « Art and Social Metamorphoses at Airports », *in* Humans since 1982 (dir.), *A Million Times at Changi*, Stockholm, Humans since 1982, 2018.
Roseau Nathalie, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Éditions Parenthèses/Librairie de l'architecture et de la ville, 2012.
Roseau Nathalie, « Habiter la grande échelle », *in* Urlberger Andrea (dir.), *Habiter les aéroports, Paradoxes d'une nouvelle urbanité*, Genève, Metispresses, 2012, p. 91-100.
Roseau Nathalie, « Les empreintes de l'infrastructure, de la ville aérienne à la ville aéroportuaire », *in* Debroux Tatiana, Vanhaelen Yannick et Le Maire Judith (dir.), *L'entrée en ville : aménager, expérimenter, représenter*, Éditions de l'Université libre de Bruxelles, 2017, p. 77-90.
Roseau Nathalie, « Du Périf à l'aéroport, les temporalités du Grand Paris des infrastructures », in *Inventer le Grand Paris, Histoire croisée des métropoles*,

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.

1970's-2000's, 2020, [http://www.inventerlegrandparis.fr/article/du-perif-a-laeroport-1973-1974-les-temporalites-du-grand-paris-des-infrastructures/].

Roseau Nathalie, « Aéroports de Paris, Un levier stratégique pour l'État ? », *Métropolitiques*, 13 mai 2019, [https://metropolitiques.eu/Aeroports-de-Paris-un-levier-strategique-pour-l-Etat.html].

Roseau Nathalie, « Les territoires de l'air, une culture moderne ? », *in* Faria Dominique, Dobson Alan, Monteiro Antonio et Rodrigues Luis Nuno (dir.), *L'aviation et son impact sur le temps et l'espace*, Paris, Éditions du Manuscrit, 2019, p. 397-421.

Schwartz Vanessa R., « Dimanche à Orly: The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth », *French Politics, Culture & Society*, vol. 32, nº 3, Berghahn Books, p. 24-44.

Star Susan Leigh, « The ethnography of infrastructure », *American Behavorial Scientist*, 1999, p. 377-391.

© Presses universitaires de Rennes.
Ce document est réservé à un usage privé.
Il ne peut être transmis sans autorisation de l'éditeur.