

Aménager les aéroports : les paradoxes de la mobilité

Étienne Faugier

Recensé : Urlberger, A. (dir.). 2012. *Habiter les aéroports. Paradoxes d'une nouvelle urbanité*, Genève : MétisPresses.

Jusqu'où la transformation des aéroports, sous l'effet de nouvelles pratiques et des efforts d'humanisation de ces espaces, ira-t-elle ? Issu d'expériences architecturales et artistiques innovantes, cet ouvrage transdisciplinaire envisage de façon partielle les enjeux de l'« habiter » attachés à cette infrastructure.

L'ouvrage dirigé par Andrea Urlberger, *Habiter les aéroports*, propose d'explorer l'un des paradoxes de la « nouvelle urbanité », comme l'indique d'emblée son sous-titre. En effet, un aéroport est, par définition, un lieu de passage, un « espace des flux » pour reprendre la catégorisation de Manuel Castells (1998). C'est cette tension qui est examinée tout au long des 120 pages de l'ouvrage, l'inscrivant dans le champ du « tournant de la mobilité », à la suite des travaux de Marc Desportes (2005), de Nathalie Roseau (2008) ou de Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (2009). Les dix auteurs réunis autour d'Andrea Urlberger (École nationale supérieure d'architecture de Toulouse) sont architectes, artistes, chercheurs en économie et en esthétique ; ils s'intéressent à l'immobile plutôt qu'au mobile, à l'infrastructure plutôt qu'au mode de transport : à ce que Bruno Latour appelle les « moteurs immobiles de la mobilité » (Flonneau et Guigueno 2009, p. 7). Se fondant sur diverses recherches transdisciplinaires (première partie) et sur les résultats d'ateliers et de mises en scène (deuxième partie), l'ouvrage dresse un portrait de l'aéroport au regard de l'art et de l'architecture à différentes échelles.

D'un espace nodal périphérique à un espace économique central

À l'échelle mondiale et nationale, l'aéroport est devenu un espace économique de première importance. En témoigne la transformation des aéroports en véritables *hubs*, polarisant entreprises, plates-formes logistiques, hôtels et commerces – évolution bien illustrée par le film *In the Air* (2010) avec George Clooney. L'aéroport est désormais investi par les usagers et les entreprises pour y exercer des activités fixes, ne participant pas directement de l'exploitation de la mobilité aérienne. Souvent situé en périphérie des agglomérations, il tend à se transformer en une véritable polarité urbaine : Alain Thierstein et Sven Conventz donnent les exemples frappants de l'aéroport d'Helsinki-Vantaa, où des habitations se localisent à proximité de l'aéroport, et de celui d'Amsterdam Schiphol, où les loyers sont désormais plus chers que dans le centre-ville (chapitre 1, p. 28).

Ces évolutions conduisent à transformer l'image de l'aéroport comme espace de flux en un espace relativement stable. Lors de la conception de l'aéroport, l'*architecture* (l'alliance de l'art et

de l'architecture) est mobilisée de façon croissante pour concevoir non seulement les espaces intérieurs, mais aussi l'environnement extérieur proche. Ainsi, le chapitre 3 montre comment les artistes sont désormais sollicités pour humaniser ce lieu, le rendre habitable et gérer les mobilités en attente ; à ce titre, le témoignage de Gérard Tiné, artiste plasticien qui a réaménagé les halls de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac avec l'atelier d'architecture Cardete & Huet durant les années 1990 et 2000, est particulièrement éclairant. Les défis sont nombreux : choix du matériau, prise en considération de l'aéroport comme espace impersonnel – l'espace du « on » (p. 43) –, gestion du temps interstitiel pendant lequel le passager ne fait rien.

Toutefois, on aurait aimé en savoir plus sur le passage du statut de voyageur transitant par l'aéroport au statut de visiteur d'un équipement culturel. Il y a là une transition mentale qu'il aurait sans doute fallu expliciter davantage. On ne lit finalement pas grand-chose sur les différentes expositions artistiques qui ont été organisées depuis plusieurs années dans les aéroports. On aurait aussi pu rappeler que certains d'entre eux, comme l'aéroport international de Washington-Dulles réalisé par Eero Saarinen en 1962, peuvent être considérés comme des œuvres d'art à part entière, mettant intrinsèquement en tension les considérations esthétiques et logistiques. Le seul exemple étayé est celui de l'aéroport de Tempelhof, désormais fermé au trafic et totalement inclus dans Berlin, qui fait actuellement l'objet d'expérimentations et de valorisations artistiques et architecturales (chapitre 4). Le groupe d'architectes Raumlabor Berlin, collaborant avec divers artistes, envisage le futur de cet aéroport en cours de requalification : que faire de tout l'espace vert ? Comment aménager les bâtiments comme l'immense hall d'entrée, la salle de sport, les hangars, etc. ? Pour quel public ? Faut-il penser une occupation et une utilisation ponctuelle ou bien continue ?

Architectes et artistes au service de nouvelles pratiques

L'aéroport se présente à bien des titres comme un espace aseptisé et impersonnel, qui inhibe les repères des individus : un « non-lieu », pour reprendre la formule de Marc Augé (1992). L'ouvrage montre que cette conception tend à s'effacer au profit d'une prise en compte croissante du désir d'appropriation, de personnalisation et d'humanisation des usagers. Nathalie Roseau rappelle que cette idée ne date pas d'aujourd'hui, puisque, dès les années 1960, l'entreprise Aéroports de Paris¹ faisait appel à des psychosociologues à l'aéroport d'Orly pour comprendre les attentes des voyageurs (chapitre 7, p. 92-93). De fait, la volonté des acteurs de l'aéroport d'améliorer le bien-être des voyageurs s'inscrit dans une durée relative – 50 ans environ. Mais l'une des nouveautés est le consensus qui semble exister aujourd'hui autour de cet objectif, conduisant à un dialogue fécond entre les artistes, les architectes, les chercheurs et les gestionnaires et usagers de l'aéroport.

Deux ateliers ont été financés dans le cadre du programme « Architecture de la grande échelle 2008-2010 » par le ministère de la Culture et de la communication. Organisés par le laboratoire de recherche en architecture de l'ENSA Toulouse, en partenariat avec les facultés d'architecture de Munich et de Cagliari, ils ont regroupé des artistes, des architectes et des universitaires (et quelques-uns de leurs étudiants). Les différentes expérimentations menées au sein des aéroports de Munich et de Toulouse ont eu pour objet principal la question du lien social entre les individus (chapitres 5 et 6). On notera notamment l'aménagement d'espaces dédiés spécifiquement aux rencontres, à l'intimité ou aux activités de bien-être (prendre un bain, dormir) : les *pleasure boxes*. Ces niches de plaisirs individuels, de détente et de loisirs ont été imaginées par les artistes et les architectes pour résoudre les différentes tensions que l'aéroport peut susciter (peur, anxiété, stress, etc.) et instiller du lien social et des habitudes dans cet espace qui en est relativement dépourvu. On peut observer que la généralisation des *lounges* mis en place par quelques compagnies aériennes pour leurs clients les plus assidus s'inscrit dans ce type de démarches.

¹ L'entreprise ne prendrait pas son nom actuel, Aéroports de Paris (au pluriel), avant 1989.

En recourant à divers moyens technologiques, Stéphane Dégoutin et Gwenola Wagon sont allés jusqu'à proposer en 2009 une application de réalité virtuelle dédiée aux aéroports intitulée *Musée de l'imaginaire terroriste* (chapitre 8). Grâce à ces gadgets, l'aéroport devient un véritable espace culturel. L'originalité de ce projet réside dans le caractère furtif de cette activité. Le musée n'est pas visible à l'œil humain : il faut être équipé de lunettes qui projettent sur l'infrastructure des informations en surimpression. Les visiteurs ne sont pas identifiables par les autres usagers de l'aéroport ; équipés de lunettes, d'écouteurs et de leur smartphone, ils se fondent dans la foule. L'application peut être utilisée dans tous les aéroports : le musée, à l'image du voyageur, ne connaît pas de frontière.

Un « habiter » trop sélectif

La question complexe de « l'habiter » au sein de l'aéroport est abordée de façon partielle. Sans jamais se référer explicitement à ce concept, les auteurs en proposent différentes déclinaisons par le biais d'expérimentations et de mises en scène. Mais toutes relèvent du développement d'un certain confort pour les voyageurs par la diversification et l'appropriation de l'espace, et non d'une occupation durable de ce dernier. Pour les auteurs, l'aéroport n'est pas un lieu où l'on stationne, mais plutôt un lieu où l'on s'arrête, pour emprunter au vocabulaire automobiliste. Mais qu'en est-il alors du personnel au sol, immobile, qui travaille jour et nuit sur les sites aéroportuaires ? Et quid des migrants immobilisés, parfois plusieurs semaines, dans les centres de rétention des aéroports ? Dans *Le Terminal* (2004) de Steven Spielberg, inspiré d'une histoire vraie, le personnage principal, immobilisé parmi les mobiles pour une longue durée, doit « apprendre à habiter » l'aéroport. Pourquoi ces enjeux sont-ils passés sous silence ? Quelles sont les stratégies des acteurs aéroportuaires à leur égard ? Autant de questions qui auraient mérité à tout le moins d'être soulevées.

À la lecture de l'ouvrage, le lecteur peut donc s'interroger sur l'apparition de cette « nouvelle urbanité ». La prise en compte de nouvelles mobilités et le désir de modifier les infrastructures s'inscrivent, en effet, dans un cadre plus large qui aurait mérité d'être pris en compte : celui de l'accélération technique, du changement social et du rythme de vie (Rosa 2010, 2012). Devons-nous analyser ces expériences dans la perspective d'une amélioration du bien-être de quelques individus ou bien dans celle de l'optimisation des flux des voyageurs ? En d'autres termes, les stratégies présentées dans cet ouvrage ont-elles pour but de ralentir le rythme des déplacements ou alors de compléter efficacement le temps passé par les individus au sein d'une infrastructure comme l'aéroport ?

Après avoir fait du ciel le plus bel endroit de la terre, pour paraphraser une célèbre compagnie aérienne, les acteurs de l'aéroport, les artistes, les architectes et les chercheurs ne seraient-ils pas en train de chercher à faire de l'aéroport le plus bel endroit entre ciel et terre ?

Bibliographie

- Augé, M. 1992. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil.
- Castells, M. 1998. *La société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris : Fayard.
- Desportes, M. 2005. *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècles*, Paris : Gallimard.
- Flonneau, M. et Guigueno, V. (dir.). 2009. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Rosa, H. 2010. *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte.
- Rosa, H. 2012. *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris : La Découverte.

Roseau, N. 2008. *L'imaginaire de la ville aérienne*, thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, université Paris-Est, (ouvrage à paraître aux éditions Parenthèses).

Virilio P. 2003. *Ville panique. Ailleurs commence ici*, Paris : éditions Galilée.

Étienne Faugier, doctorant en histoire contemporaine à l'université Laval (Québec) et à l'université Lyon-2 Lumière, achève une thèse traitant des impacts de l'automobilisme dans le département du Rhône et la région de Québec au xx^e siècle. Il s'intéresse à la vitesse, aux transports et à la mobilité. Il est l'un des membres fondateurs de l'association Passé–Présent–Mobilité (P2M) et membre-étudiant du comité de l'association Transport, Traffic and Mobility (T2M).

Pour citer cet article :

Étienne Faugier, « Aménager les aéroports : les paradoxes de la mobilité », *Métropolitiques*, 23 novembre 2012. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Amenager-les-aeroports-les.html>.