

En apesanteur : la ville au prisme de l'aéroport

Guillaume Monsaingeon

Recensés : Nathalie Roseau. 2012. *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Marseille : Parenthèses ; Mark Dorrian et Frédéric Pousin (dir.). 2012. *Vues aériennes : seize études pour une histoire culturelle*, Genève : MétisPresses.

Deux ouvrages récents détaillent les relations complexes que les architectes et urbanistes entretiennent avec l'aéroport. Nathalie Roseau ancre les débats autour de ces équipements au devenir aujourd'hui controversé, tandis que le recueil dirigé par Mark Dorrian et Frédéric Pousin interroge la place qu'occupent les vues aériennes dans notre culture visuelle.

Les premiers sites consacrés en France aux jeux du « cirque aérien » (Roseau 2012, p. 18) en 1909 se trouvaient excentrés, en rase campagne. Port-Aviation, situé à côté de Juvisy (Essonne)¹, était une sorte d'arène ou de parc de loisirs aménagé par des organisateurs de spectacles sans grande implication des autorités publiques : l'aviation (comme le cinématographe) est, selon l'expression d'Emmanuel Chadeau (1996, p. 15)), une « invention sans besoin », à la différence du chemin de fer ou de l'automobile².

Cinquante ans plus tard, les aéroports, devenus des extensions des cités, s'étaient transformés en enjeux institutionnels majeurs. Le 24 février 1961, le général de Gaulle inaugurait l'aéroport d'Orly, dont l'emplacement avait fait l'objet d'un long débat (veut-on un port efficace ou une « porte d'entrée noble de la ville ? »), imprégné de la rhétorique de la grandeur française : « de même qu'en inventant et répandant, par exemple, le “mirage”, la “caravelle”, “l'alouette”... nous aidons l'homme à se servir de l'air, ainsi, en mettant en service cette grandiose construction, nous ajoutons quelque chose d'exemplaire aux communications humaines » (Roseau 2012, p. 173). Deux ans plus tard, Kennedy inaugurait l'aéroport de Chicago avec les mots suivants : « c'est une aérogare extraordinaire, une ville extraordinaire, et ce bâtiment devrait être classé comme l'une des merveilles du monde moderne » (p. 170). L'histoire ne rapporte pas les discours officiels prononcés plus récemment pour l'ouverture de l'aéroport du Kansai, île artificielle gagnée sur la mer dans la baie d'Osaka (1994), ou de Kowloon, seconde aérogare de Hong Kong, bâti en 1998 en vue de la rétrocession à la Chine.

¹ Port-Aviation se situait, en fait, sur le territoire de Viry-Châtillon, mais à proximité de Juvisy-sur-Orge dont la gare servit de lieu d'arrivée pour des milliers de spectateurs lors de l'inauguration de l'aérodrome.

² Ce qui n'empêche pas que, dans tous les cas, ces techniques ou médiums façonnent de nouvelles pratiques et de nouvelles conceptions du monde, comme l'ont montré Wolfgang Schivelbusch avec le rail (1977), Marc Desportes (2005) ou, plus récemment, Marc Levinson avec le conteneur (2011).

L'aéroport : une entrée vers des questions d'une actualité brûlante

Après les débats sur l'implantation, le temps est maintenant au recyclage des espaces aériens déjà obsolètes : Berlin-Tempelhof a été fermé en 2008 et fait toujours l'objet de débats, le terminal TWA érigé en 1962 par Saarinen à Idlewild (maintenant JFK à New York) doit-il être sauvegardé ?

De fait, le livre de Nathalie Roseau embrasse l'histoire de la modernité depuis les origines du xx^e siècle, et arrive à point pour nourrir les débats les plus actuels : comment la forme et le rôle du Grand Paris sont-ils façonnés par les transports et le temps de connexion ? Quel est le devenir d'un patrimoine industriel dévoreur de surface ? Comment gérer les conflits entre confort des habitants, préservation de l'environnement et place des transports aériens dans l'économie ? Faut-il remettre en cause des schémas prospectifs discutables ? Toutes ces questions sont d'une actualité brûlante, comme l'illustre la forte contestation du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes dans la périphérie nantaise.

Il faut saluer la capacité de l'auteur à restituer les enjeux d'une aventure qui implique tous les ingrédients de notre monde marqué par le « *mobility turn* » (Urry 2007), qui marque l'accélération de la société et la transformation d'une donnée physique (la vitesse) en valeur, une internationalisation avançant – entre le risque de la standardisation et la recherche d'une identité ou d'une posture nationale – des rêves de paix et des pratiques de guerre, un va-et-vient entre luxe élitiste et pratiques de masse³...

Nathalie Roseau a, en outre, su éviter deux obstacles : la rhétorique des superlatifs (ceux des journalistes comme ceux des responsables politiques) et la technicité de débats dont l'auteur n'ignore sûrement rien, ayant exercé l'architecture plusieurs années au sein d'Aéroports de Paris. En réalité, cet ouvrage, qui sait rester particulièrement clair, lisible et structuré, ne porte ni sur les aéroports, ni sur les transports aériens, encore moins sur les avions : il propose une lecture forte des villes et des théories urbanistiques depuis un siècle à travers le prisme de l'aviation et des « ports aériens ». Mariage d'amour ou de raison, c'est le couple ville–aéroport qui est ici analysé dans une sorte d'archéologie de nos espaces mentaux et urbains.

Une lecture des villes à travers le prisme de l'aéroport

L'auteur a défriché, pour ce faire, une quantité impressionnante de matériaux, développant une comparaison particulièrement nourrie entre Paris et New York. Pas une boîte d'archives ne semble lui avoir échappé – si ce n'est celles qui relevaient de la Port Authority of New York and New Jersey, disparues dans l'attentat des Twin Towers. Sans doute est-ce à cette recherche tenace que l'on doit l'iconographie particulièrement riche, à la fois originale et toujours pertinente, servie par une mise en page sobre et efficace : à coup sûr, *Aerocity* peut aussi se lire comme un grand livre d'images qui raconterait notre histoire collective entre caricatures de presse, schémas d'urbanisme, projets d'architectes, dépliants publicitaires et incomparables photos aériennes.

Quatre groupes d'acteurs-clés se dégagent. Symbolisé par les compagnies aériennes, le pôle économique semble inventer sans cesse le marketing afin de mieux alimenter toutes les industries connexes (BTP, services, transport routier, etc.) : l'aéroport devient alors une cité autonome, dotée de sa logique économique propre. Une équipe française envoyée aux États-Unis en 1945 pour repenser Orly rapporte ainsi la position du directeur de l'aéroport de Washington : « un aérodrome doit être considéré comme un théâtre dont le spectacle est le trafic aérien » (p. 164). Quelques années plus tard, Orly sera, en effet, présenté comme « une sorte de poème, parfois lyrique, parfois familier, parfois fantastique » (p. 183). Traduction marketing d'un tel projet : « les promeneurs d'aujourd'hui seront les passagers du futur » (p. 185). Dès 1965, Orly reçoit effectivement plus de 4 millions de visiteurs, dépassant ainsi Versailles et la tour Eiffel. Pourtant, quelques années plus

³ Les usagers post-2001 s'étonneront de voir le peu de place accordée à la sécurité au cours du siècle avant qu'elle ne prenne la place prééminente qu'on lui connaît.

tard, ce développement des flux impose une limitation par la mise en place de « pièges à visiteurs » (parkings payants, moindre visibilité depuis les halls ou les terrasses, etc.) (p. 232)...

Le deuxième pôle, celui du pouvoir politique, est incarné par l'État, la ville ou des établissements publics comme la Port Authority ou Aéroports de Paris : l'ouvrage montre très bien les conflits institutionnels qui se nouent autour de la tutelle des aéroports, détaillant des combats en matière de stratégie, d'implantation, de conception puis de construction du bâtiment. L'importance de l'aéroport comme « enseigne du pays » aux yeux du voyageur étranger renforce notablement sa force symbolique, et, par tant, sa dimension politique.

Troisième groupe, les architectes-urbanistes dont les générations successives partagent toutes une conscience de l'aéroport comme enjeu majeur du développement urbain. C'est là le cœur d'*Aerocity*, véritable traversée des théories urbaines vues par le filtre de l'espace aérien. Au-delà des propositions (adoptées ou non) d'architectes comme Hugh Ferriss (magnifiques dessins !), Eero Saarinen, Le Corbusier, Paul Andreu ou Renzo Piano, la conception de l'aéroport reflète très précisément celle de la ville : faut-il l'implanter en centre-ville (ce qui donnera l'« aéroportuarisation » à la Hong Kong) ou à distance, en espérant que le tissu urbain le rejoindra ? Faut-il au contraire, comme le soutient Claude Parent dans les années 60, bâtir une ville parallèle sans attendre un éventuel réaménagement de la ville-souche ? L'exercice de prospective est parfois cruel : membre d'un groupe de réflexion sur les aéroports de 1985, l'historien et critique Michel Ragon affirmait en 1962 que l'on pourrait « aménager les plates-formes d'atterrissage en plein cœur de la cité », notamment grâce au caractère « plus silencieux » des avions à décollage court (p. 207).

Les derniers acteurs de cette histoire collective sont les artistes. À plusieurs titres, ils s'impliquent dans cet univers aéroportuaire, qu'il s'agisse d'en proposer une lecture ou d'en inventer des formes futures : l'aéroport est plus qu'une ville, c'est une scène où tout se trouve en double, à la fois pays et « ce qui n'est pas tout à fait le ciel : le transit », selon les termes d'un projet de scénario issu d'Aéroports de Paris. On songe bien entendu à *Playtime* de Jacques Tati (1967), à *La Jetée* de Chris Marker, mais aussi à Dan Graham, James G. Ballard ou Andy Warhol (« Airplanes and airports have my favorite kind of food service, my favorite kind of entertainment, my favorite graphics and colors... », p. 283).

Un miroir aérien de la condition urbaine

C'est dire qu'*Aerocity* s'inscrit dans une histoire culturelle qui concerne les conditions même de cette « aérianisation » de l'espace (p. 286). L'auteur évoque à plusieurs reprises le fantasme icarien, rêve non plus du simple vol, mais d'une humanité entrée dans l'époque de l'apesanteur et de l'élévation. Cette approche culturaliste aborde la verticalité comme une aspiration avant d'être une construction, rejoignant ainsi les études de Denis Cosgrove (2001), Albrecht Koschorke (1990) ou, dans un registre voisin plusieurs fois évoqué par l'auteur, Patrice Flichy (2009). Il n'est donc pas étonnant de retrouver Nathalie Roseau au sein du collectif qui, sous la direction de Mark Dorrian et Frédéric Pousin, a rassemblé seize études pour une histoire culturelle autour du thème des *Vues aériennes*. À travers la cartographie, les avant-gardes, des figures d'aviateurs ou l'appréhension de l'urbanisme, chaque contributeur aborde un fragment de cette perception du monde vu d'en haut. La nouvelle culture visuelle qui se met en place au XIX^e siècle fait apparaître à la fois la terre comme un tout, et les villes comme des systèmes complexes susceptibles d'une nouvelle lecture. Ces études montrent l'impact de la photo aérienne à la fois sur l'édition et sur la géographie, soulignant la fécondité de l'oblique qui échappe aux simplifications du regard horizontal comme vertical.

On aurait aimé y voir plus développée encore la lecture de notre condition contemporaine : comment Google Earth conditionne les esprits avant même de forger des pratiques, en quoi le succès du photographe Yann Arthus-Bertrand en dit plus long sur nos attentes que sur la vision de la planète... Mais un tel projet ne saurait, bien entendu, être exhaustif. On se contentera donc de rappeler, parmi de nombreuses étapes essentielles dans cette enquête infinie, les travaux d'Alex

MacLean (2010) et l'ouvrage sur l'abbé Poidebard, précurseur de l'archéologie aérienne (Fabrice et Nordiguian, 2004). Ce beau livre, publié par le même éditeur qu'*Aerocity*, montrait déjà qu'on ne voit d'en haut que les traces que l'on cherche. L'avion et l'espace ne sont jamais que les miroirs de notre condition urbaine.

Bibliographie

- Chadeau, Emmanuel. 1996. *Le Rêve et la puissance : l'avion et son siècle*, Paris : Fayard.
- Cosgrove, Denis. 2001. *Apollo's Eye: A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*, Baltimore : John Hopkins University Press.
- Desportes, Marc. 2005. [Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, xviii^e-xx^e](#), Paris : Gallimard.
- Fabrice, Denise et Nordiguian, Lévon (dir.). 2004. *Une aventure archéologique : Antoine Poidebard, photographe et aviateur*, Marseille : Parenthèses.
- Flichy, Patrice. 2009. *L'Imaginaire d'internet*, Paris : La Découverte.
- Koschorke, Albrecht. 1990. *Histoire de l'horizon*, Berlin : Suhrkamp.
- Levinson, Marc. 2011. *The Box : comment le conteneur a changé le monde*, Paris : Max Milo.
- MacLean, Alex. 2010. *Over*, Paris : La Découverte/Dominique Carré.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1977. *Histoire des voyages en train*, Paris : Le Promeneur.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*, Cambridge : Polity.

Guillaume Monsaingeon, ancien élève de l'École normale supérieure (ENS) de Saint-Cloud, agrégé de philosophie, a créé l'Auditorium du Louvre avant de diriger le Centre culturel français de Rome. Il vit actuellement à Marseille, où il enseigne en classes préparatoires.

Ses travaux portent sur la pensée civile de Vauban, la cartographie et la vision zénithale. Commissaire d'expositions, il prépare *Mappamundi, art et cartographie* (Toulon, Hôtel des Arts, mars-mai 2013) et *Échelle 1 : 1, feuillet cartographique*, tous deux organisés dans le cadre de la capitale européenne de la culture 2013.

Pour citer cet article :

Guillaume Monsaingeon, « En apesanteur : la ville au prisme de l'aéroport », *Métropolitiques*, 1^{er} février 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/En-apesanteur-la-ville-au-prisme.html>.