

Nathalie Roseau

aerocity

Quand l'avion fait la ville

Parenthèses



Introduction

La ville miroir

Le 17 décembre 1903, les frères Wright réussissent l'incroyable sur une plage déserte de Caroline du Nord. L'homme a déjà acquis le pouvoir de monter dans les airs. Avec l'aéroplane, il est désormais en mesure de piloter et de diriger son vol dans la troisième dimension. La conquête mécanique de l'air n'est pas seulement d'ordre pratique, elle stimule et renouvelle le champ des représentations spatiales¹. Prise de hauteur, contraction des distances, distension des cadres perceptifs : l'appréhension aérienne du monde crée un nouvel espace du regard. Elle redécouvre l'objet urbain, dont la lisibilité s'était perdue au fil des extensions répétées. Devenue en peu de temps transport de masse, la mobilité aérienne suscite un bouleversement physique des structures urbaines : ouvrages, architectures, terminaux, plateformes, systèmes composent peu à peu une nouvelle infrastructure terrestre dont les liens avec la fabrique urbaine seront étroits. À l'aube des développements de l'aviation, la métamorphose des villes s'est déjà largement engagée sous l'effet conjugué de l'industrialisation et de l'essor des transports. Progressivement, la technicisation du milieu opère une mutation des perceptions de l'espace². Stimulé par l'augmentation des vitesses de déplacement et l'apparition de nouvelles techniques de communication, ce mouvement s'amplifiera au cours du xx^e siècle, au point que nombre d'analystes du fait urbain présentent désormais la mobilité — et son pendant, l'immobilité — comme l'un des paramètres essentiels du renouvellement du champ des études urbaines. Manuel Castells évoque ainsi la construction progressive d'un « espace des flux » qu'il confronte à l'« espace des lieux³ ». Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les paradoxes de notre condition urbaine. À la pratique spatiale valorisant l'expérience de la localité s'hybride celle d'un réseau d'échanges nous transportant ici et ailleurs. Au pouvoir acquis par cette réalité augmentée répond un brouillage des références.

Saskia Sassen souligne quant à elle le rôle pivot de la mobilité dans l'émergence de la « ville globale⁴ ». Le terme de global renvoie à ces espaces



urbains, gouvernés par l'économie mondiale et dont la fragilité demeure certaine. Ici, la mobilité ne se traduit pas seulement par un potentiel physique, de déplacement des personnes et des marchandises, ou virtuel, de diffusion d'informations. Elle suscite aussi un changement profond dans le système de redistribution des pouvoirs urbains. Certaines cités deviennent hyper puissantes, d'autres se marginalisent si elles manquent de connexions à ce réseau global. Au sein même des métropoles les plus avancées dans cette compétition, les écarts se creusent. Ici et là, « les décideurs sans frontières côtoient les travailleurs sans papiers »⁵. Comme Mike Davis, Sassen pointe la dualité de ces espaces métropolitains, qui font coexister à toutes les échelles des poches de grande richesse et leur envers d'extrême pauvreté⁶.

Ce mouvement d'expansion généralisée des mobilités, physiques et virtuelles, collectives et individuelles, s'accompagne parallèlement de l'émergence d'un ensemble de phénomènes dont le caractère inédit rend délicates leur anticipation et leur représentation. Sous l'emprise grandissante de notre action, la découverte progressive du monde et de sa finitude a réduit la terre à une totalité maîtrisable et du même coup fragile⁷. Les dérèglements climatiques ou le dévoilement de la télésurveillance, thèmes fétiches des auteurs de science-fiction, figurent parmi les nombreux symptômes de cette accélération des mutations et de leur nature imprévisible. C'est d'ailleurs en recourant à la figure du cyborg qu'Antoine Picon illustre l'un des paradoxes les plus aigus de notre société contemporaine : le désir d'un pouvoir démultiplié et d'une vie rendue plus intense grâce à la technologie se double d'un effroi devant la dénaturation de l'homme, que les modalités de réalisation de ce désir pourraient impliquer⁸. Tel Janus aux deux visages, ce qui apparaît merveille peut devenir cauchemar, la ville n'échappant pas à ces représentations ambivalentes.

Dans cette montée des paradoxes, l'essor de la mobilité aérienne est souvent convoqué pour illustrer le paradigme de la globalisation de même que l'apparition de spatialités inédites. Ce statut délicat d'exemplarité couvre les pratiques du transport, également ses infrastructures matérielles, les aéroports, dont le développement soulève des questions essentielles sur le contenu, l'intérêt et les limites d'un urbanisme de flux intimement lié aux logiques de mondialisation. Emblème de la « ville générique » pour les uns, « non-lieu » symptomatique pour les autres, l'aéroport fait souvent figure d'objet critique pour l'analyse urbaine contemporaine⁹. Régulièrement, il fait écho à des questions urbaines, sans pour autant incarner un espace digne d'accéder au noble statut d'urbain.

Cette position d'entre-deux nous semble précisément des plus fécondes pour comprendre comment l'essor considérable des mobilités a profondément agi sur les structures urbaines. Situés en périphérie, les aéroports figurent de gigantesques centralités métropolitaines. Leur développement épouse le processus de distension du milieu urbain et accentue encore le déplacement de ses bornes. Infrastructure du mobile, sans doute l'une des plus immobiles qui soit, l'aéroport est un lieu public, composé d'ouvrages et d'architectures, sillonné de voies et de réseaux. Souvent, il se veut cité. Là où convergent chaque année des millions de voyageurs, viennent se greffer des composantes de la vie urbaine : services, commerces, loisirs.

¹ Christoph ASENDORF, *Super constellation, Flugzeug und raumrevolution*, Berlin, Springer, 1997. Lire aussi de David PASCOE, *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, 2001.

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 STUĐENY, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995 ; Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

³ Manuel CASTELLS, *La société en réseaux, L'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.

⁴ Saskia SASSEN, *La ville globale, New York, Londres, Tokyo* [1992], Paris, Descartes et Compagnie, 1996 ; les travaux de John URRY s'inscrivent pleinement dans cette nouvelle sociologie de la globalisation. Lire de John URRY, Mimi SELLER, « The new Mobilities Paradigm », *Environment and Planning*, A38, février 2006, pp. 207-226 et John URRY, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.

⁵ Saskia SASSEN, *Urbanisme*, n° 345, décembre 2005, p. 71.

⁶ Mike DAVIS, *City of Quartz, Los Angeles, Capitale du futur* [1997], Paris, La Découverte, 2000, pp. 203-236.

⁷ Peter SLOTERDIJK, *Le palais de cristal, À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Maren sell Éditions, 2006.

⁸ Antoine PICON, *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 1998, pp. 12-13.

⁹ Marc AUGÉ, « Non-lieux et espace public », *Quaderns* (Barcelone), n° 231, 2001, p. 11 ; Rem KOOLHAAS et al. (eds), *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, Arc en rêve, ACTAR, 2001, pp. 721-742.

*Edge cities*¹⁰, *hubs*, gares tentaculaires, superbes cathédrales ou objets plus banals : ces environnements apparemment si contrôlés témoignent en même temps d'une obsolescence et d'une congestion chroniques, les conduisant à se renouveler en permanence. La nature intrinsèquement urbaine de l'aéroport n'est pas nouvelle. Nous le verrons, elle lui est consubstantielle. Si l'aéroport est un exemple, repoussoir ou instructif, des dynamiques de la ville contemporaine, c'est aussi parce qu'il a toujours entretenu des liens étroits avec le fait urbain.

Comment les villes ont-elles capté l'émergence de la mobilité aérienne, et en quoi ces rencontres ont-elles façonné notre environnement contemporain ? Point de départ de l'enquête, 1909 marque un tournant avec les grands spectacles de masse au cours desquels l'invention du vol dirigé est révélée au public. C'est aussi le moment que choisit le milieu professionnel des acteurs de l'urbanisme pour s'emparer du sujet aérien et alimenter les réflexions sur l'avenir des métropoles. Dans cette histoire croisée qui s'engage, les projets de villes transfigurées par la mobilité aérienne vont proliférer. Locales ou globales, images ou métaphores, ces projections nourrissent peu à peu un imaginaire dont la portée est loin d'être purement fantasmagorique. De la « ville aérienne » à l'« aéroport-ville », la perspective d'un bouleversement physique des structures urbaines par l'introduction d'un mode de déplacement inédit suscite un certain nombre de mutations effectives.

Pour se construire, ces projets ont puisé dans la réalité, se nourrissant d'une actualité vibrante. D'un côté, l'aporie d'une ville sujette à congestion chronique, avec ses crises à répétition ; de l'autre, l'horizon des possibles, dessiné par de nouvelles inventions. Loin d'être étrangères à toute réalité, ces visions l'ont captée pour l'amplifier et la redéfinir. En s'appropriant les horizons d'attente de leurs contemporains, elles se sont progressivement imposées comme des idées-forces, mobilisant les espoirs, stimulant des projections collectives. Conçues puis diffusées dans des cercles élargis, elles ont peu à peu associé tous ceux qui œuvraient sur la ville : architectes, ingénieurs, urbanistes, critiques, planificateurs, institutions, entreprises... Émises dans un univers libre de contraintes, les idées ont pénétré dans le monde plus palpable de la concrétisation, ce transfert opérant lui-même une mutation de la signification des visions originelles. Au fil de l'avènement d'un transport devenu, en l'espace de quelques décennies, déplacement de masse, les relations entre la *culture* aérienne et l'urbanisme n'ont cessé de consolider sur le long terme un discours utopique sur la ville du futur, conduisant à l'émergence de cités aux confins des plus grandes villes du monde et générant des modèles inédits, dont l'influence sur les diverses strates de la ville contemporaine est loin d'être limitée à la seule infrastructure.

« L'invention cependant n'est pas tout. Encore faut-il que la collectivité l'accepte et la propage. Ici, plus que jamais, la technique cesse d'être la seule maîtresse de son propre destin. » Marc Bloch notait en 1938 ce processus d'hybridation permanente par lequel la technique et la société se modèlent l'une l'autre. Avec Lucien Febvre¹¹, il contribuait à enrichir la question du déterminisme en histoire en renonçant à l'idée d'une causalité purement sociale ou technique, au profit d'une causalité plus complexe

¹⁰ Joel GARREAU, *Edge City, Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, 1991.

¹¹ Lucien FEBVRE, « Réflexions sur l'histoire des techniques », *Annales d'histoire économique et sociale*, n°36, novembre 1935, pp. 531-535

et multiple. « Il n'existe point de train d'ondes causales privilégié ; point d'ordre de faits toujours et partout déterminants, opposés à de perpétuels épiphénomènes ; au contraire, toute société, comme tout esprit, est issue de constantes interactions¹². »

Avant tout, les villes et leurs infrastructures sont des constructions collectives et artificielles, ce qui les éloigne durablement du hasard et du spontané ou de la création pure. Malgré la littérature abondante consacrée à ces objets emblématiques de la modernité du xx^e siècle, peu d'analyses critiques se sont intéressées aux discours, images et projets, qui ont présidé à la conception des aéroports, aux modalités selon lesquelles ils sont apparus, ainsi qu'à leur influence¹³. Ce vaste champ que recouvre l'espace du projet constitue pourtant un fragment intrinsèque de leur réalité apparente. Pour quelle raison l'aéroport exalte-t-il à ce point la dimension du spectacle ? Comment est-il devenu l'un des phares de la compétition métropolitaine ? Pourquoi ce lieu incarne-t-il une scène du futur avec son lot de surprises et de déceptions, au point qu'il est devenu pour certains une contre-utopie urbaine ? Pourquoi se projette-t-il comme le lieu d'un perpétuel dépassement des limites ?

Le récit qui suit éclaire ces questions, il en soulève d'autres. Il s'appuie sur un aller et retour entre deux métropoles, au sein desquelles l'épopée aérienne a connu ses heures stratégiques : Paris et New York. Exploits, spectacles, héroïsme mais aussi catastrophes, l'imaginaire de l'événement a marqué les deux cités, de même que leurs réalisations aéroportuaires, tour à tour célébrées et stigmatisées. S'il s'agit de situations spécifiques, Paris et New York n'en sont pas pour autant atypiques. L'un des éléments singuliers de l'histoire de l'aviation et de l'imaginaire urbain qui lui est associé, tient à cette internationalisation précoce des discours et des visions. Celle-ci ne signifie pas pour autant qu'il y ait uniformisation des projections. D'autres exemples européens, américains et asiatiques, viendront d'ailleurs s'agréger au corpus des références évoquées, attestant de la dimension à la fois transnationale et différenciée de l'imaginaire.

Cinq thématiques traversent le récit de cette histoire architecturale et urbaine des infrastructures de l'air. *Flight from the city* : elles traduisent toutes cette métaphore dans ses multiples dimensions, littérale et figurée, verticale et horizontale. Prendre le large, pour s'affranchir des contraintes urbaines, explorer de nouveaux horizons pour mieux y revenir : elles épousent la dimension vectorielle de l'imagination aérienne, que Gaston Bachelard développait dans son ouvrage *L'air et les songes, l'imagination en mouvement*¹⁴. Le philosophe y interrogeait quatre fonctions spécifiques du psychisme aérien, tel qu'il se manifeste dans les rêves de vol. La transcendance d'abord, qui résulte de ce processus d'ascension permanente, et permet de réaliser les étapes de la sublimation ; la dématérialisation ensuite, corrélative de l'ascension et traduction duale d'une libération et d'une perte des repères. Deux autres vecteurs de l'imagination aérienne sont étroitement liés. La clarification d'abord, favorisée par la prise de recul aérienne, qui déclenche un processus de rationalisation, la totalité vue et comprise pouvant être remodelée. La mise à distance narcissique enfin, le miroir qui est alors tendu au rêveur, lui révélant de manière

¹² Marc BLOCH, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpen, 1963, tome II, pp. 837-838.

¹³ Des ouvrages de nature monographique ont été publiés dans les quinze dernières années, parmi lesquels : John ZUKOWSKY (ed.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, New York, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996 ; Marcus BINNEY, *Airports Builders*, Londres, John Wiley and Son Limited/Academy Editions, 1999 ; Manuel CUADRA, *World Airports*, Hambourg, Deutsches Architektur Museum, Junius Verlag et Dam, 2002 ; Alastair GORDON, *Naked Airport, A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, New York, Metropolitan Books, 2004 ; Hugh PEARMAN, *Aéroports, Un siècle d'architecture*, Paris, Seuil, 2005.

¹⁴ Gaston BACHELARD, « Le rêve de vol », in *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994, pp. 27-78.

transparente et simplifiée, par l'effacement du détail au profit de la vue d'ensemble, l'image condensée de son sujet.

Le double mouvement ascendant et descendant de la clarification et de la projection est un thème dominant des projets que nous allons explorer. Ici, non seulement la perspective adoptée découvre d'un seul coup une situation urbaine devenue absconse, mais elle projette simultanément sa réforme. Dans ce dialogue qui se joue entre la ville réelle et la ville vue ou imaginée depuis les airs, entre la « ville d'accostage » et son infrastructure aérienne, les visions projetées s'imprègnent et s'affranchissent à la fois de leurs références urbaines. Les projets et réalisations que nous parcourons matérialisent une frontière qui marque et dépasse les contours de la ville. Leur conception promeut l'idée d'une expérimentation, dépassant les contraintes de la ville d'accostage, tout en invoquant régulièrement les débats urbains dont celle-ci fait l'objet.

L'avion indique la voie de la perfection. Cet idéal accompli motive les projections des inventeurs et des concepteurs, la métaphore du sublime technologique légitimant la quête de l'objet parfait. Lorsqu'en 1909, Wilbur Wright défie les icônes de Manhattan devant un peuple suspendu à l'exploit, l'aviateur écrit une nouvelle page de l'aventure héroïque. Célébrés comme des demi-dieux, les vainqueurs de la Manche et de l'Atlantique auront droit, eux aussi, à de magnifiques ovations. Dans son opéra *L'importance d'être d'accord*¹⁵, Bertolt Brecht met en scène dès 1929, les illusions de la surpuissance aérienne, que les régimes totalitaires — nazi et fasciste par exemple — capteront largement pour mobiliser autour de leurs idéologies. C'est là une deuxième thématique, celle de la limite, excitante et inconcevable hier, désormais à portée de main. En franchissant les frontières, les « pionniers », aventuriers, concepteurs, constructeurs, s'en effraient en même temps, héroïques et schizophrènes à la fois. La transgression aérienne s'inscrit dans un imaginaire du risque dont le mythe d'Icare est l'une des incarnations. La chute, l'accident ou le dérèglement ont ici un caractère particulièrement dramatique. Là où l'objet paraît aussi parfait, la faille semble fatale.

Ce retournement est encore perceptible lorsque l'on observe la façon dont les visions et leurs réalisations peuvent rapidement souffrir d'obsolescence. Ce statut chronique d'un perpétuel futur antérieur caractérise une troisième particularité du monde aéroportuaire. Déjà observé en 1962 par Reyner Banham¹⁶, 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. Du fait de sa destinée moderne, l'objet semble perpétuellement courir après le futur. Car, de même que l'objet parfait ne souffre pas la moindre défaillance, la scène du futur ne peut prendre le risque de faire partie du passé. Pourtant le futur a aussi sa propre histoire. C'est finalement comme succession de projections du futur que peut se comprendre la construction de l'aéroport comme objet historique¹⁷.

Le quatrième thème caractérise le rôle de médiation qu'incarnent les espaces, imagés ou matérialisés, de ces frontières de l'air. Des projections les plus débridées aux mises en scène spectaculaires, des inaugurations présidentielles aux larges ouvertures au public, des passions viscérales aux

¹⁵ Bertolt BRECHT, *L'importance d'être d'accord (Das Badener Lehrstücke von Einverständnis)* [1929], Livret d'Opéra, Paris, L'Arche Éditeur, 1974, pp. 170-192.

¹⁶ Reyner BANHAM, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, n° 132, octobre 1962, pp. 250-260.

¹⁷ À l'instar du *New York délire* avec lequel Rem Koolhaas a tracé le manifeste rétroactif de Manhattan ; Rem KOOLHAAS, *New York délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002.

controverses acharnées, les infrastructures de l'air ont très tôt été conçues comme des espaces de représentation, scènes amplifiées des exploits technologiques et des débats autour du futur des villes. Cette intense médiatisation du sujet aéroportuaire, conjuguée à l'internationalisation précoce des visions urbaines, s'est nourrie des nombreux croisements qu'a noués la culture aérienne avec les arts visuels de masse : la photographie, le cinéma, la publicité y ont trouvé là un terrain fécond d'expérience.

Au fil de cette enquête, les cités de l'air nous renvoient une image condensée et amplifiée du sujet urbain, tour à tour critique et prospective, féérique et cauchemardesque, utopique et idéologique. C'est là le dernier thème qui ressort de cette enquête. En projetant *in vivo* des fictions urbaines, l'aéroport matérialise un miroir de la ville en devenir. Un miroir qui reproduit et projette, condense et déforme, retarde et anticipe le contexte urbain qui est le sien. En retraçant ce dialogue entre la ville d'accostage et son *alter ego* aérien, c'est une histoire de ces distorsions complexes que nous proposons d'explorer.

L'analyse des images et des discours de ce *mouvement* de l'imaginaire fait apparaître des énoncés. La fiction, la réforme, l'emblème, le monde en soi, la vitrine, le prototype, la leçon : la structure du livre s'articule autour de sept figures de la ville *vue* d'avion. Points de convergence de l'analyse et du croisement de sources hétérogènes, elles résultent d'un effet de cumul, matérialisé par la profusion et l'occurrence des images et des textes, et d'un effet de rareté, à la fois source et conséquence de ce cumul¹⁸. Les énoncés successifs prolongent et renouvellent les dimensions constitutives des énoncés précédents. Car l'imaginaire ne substitue pas, mais ajoute les images, ce jeu d'accumulation et de métamorphose le façonnant peu à peu comme palimpseste de représentations.

Objet essentiel pour la compréhension des relations entre les technologies de transport et l'urbanisme, souvent pensé dans une sorte d'immédiateté du présent, l'aéroport est ici investi dans sa dimension historique. Loin d'être un non-lieu, il s'agit bien au contraire d'un espace spécifique et concret, situé et contextualisé, ancré dans l'histoire des villes. Si l'aéroport s'affranchit physiquement de sa ville d'accostage, en même temps, il ne cesse de la questionner, lui opposant un miroir sans cesse changeant, à la fois optimiste et sombre. Le récit qui suit explore cette alchimie complexe et nuance l'assertion selon laquelle la modernité et la globalisation induiraient une homogénéisation de l'espace urbain.

¹⁸ Michel FOUCAULT, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, pp. 103-174 ; lire aussi de Gilles DELEUZE, *Foucault*, Paris, Éditions de Minuit, 1986, pp. 11-30.

Note sur les sources

Les deux terrains principaux, Paris et New York, ont fait l'objet d'une recherche et d'une analyse des sources, les plus exhaustives possibles. S'agissant d'une enquête qui s'intéresse à la fabrique du projet, le corpus couvre principalement l'imaginaire des concepteurs au sens large, et non l'imaginaire en général, si ce n'est parfois au travers de la presse, du cinéma ou de la littérature par exemple, par des éclairages réguliers. C'est donc aux auteurs professionnels que le corpus de cette enquête s'est en premier adressé, explorant les archives des architectes et urbanistes qui ont investi le sujet de manière non anecdotique, comme visionnaires, critiques ou concepteurs. Les archives des villes et des régions ont également été fouillées, permettant de comprendre comment l'enjeu apparaissait dans les discours sur l'avenir urbain et métropolitain. Les autorités aéroportuaires, parisiennes et new-yorkaises, nées au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, présentent quant à elles des archives inégales. Si les archives d'Aéroports de Paris, très complètes, ont permis de disposer d'un matériau dense, celles de la Port Authority of New York and New Jersey, en charge des aéroports depuis 1947, n'ont en revanche pu être consultées car elles ont disparu pour leur plus grande partie, en septembre 2001, dans les attentats du World Trade Center. Cependant, la lecture complète des rapports d'activités et des documents archivés dans les bibliothèques universitaires de la Columbia University (Avery Architectural and Fine Arts Library) et de la Harvard University (Frances Loeb Library) a permis de remédier en partie à cette lacune*.

Pour étudier la réception de l'imaginaire, la presse spécialisée comme tribune d'expression et de diffusion des idées a fait l'objet d'une enquête fouillée. Le parcours exhaustif de certaines revues professionnelles, telles que, pour les États-Unis, *Architectural Record*, *Architectural Forum*, *Progressive Architecture*, et pour la France, *Techniques et Architecture*, *Architecture d'Aujourd'hui* et *Urbanisme*, complété par l'analyse d'un certain nombre d'articles publiés dans d'autres revues, a ainsi permis d'abonder le corpus des sources primaires, par les publications de travaux intéressants nos problématiques. La presse quotidienne n'a pas fait l'objet d'un recensement aussi exhaustif mais, dans la mesure où les différentes sources de notre corpus primaire faisaient référence à des publications, des références ont peu à peu été intégrées au corpus. Enfin, certains éléments constitutifs d'un corpus secondaire, ont paru importants pour l'enquête. Certes parcellaire, ce corpus permet cependant d'éclairer l'enquête par des références puisées aux États-Unis, hors New York, mais aussi à Berlin, Londres, ou, pour la période plus récente, en Asie, à Hong Kong et Osaka par exemple, où ont été mis en œuvre de nouveaux concepts aéroportuaires.

Les appellations des structures ayant pu évoluer avec le temps, voici un récapitulatif des principaux changements :

- Port of New York Authority / Port Authority of New York and New Jersey. Créée en 1921, la Port of New York Authority deviendra en 1972 la Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ).
- Aéroport de LaGuardia. Le 9 septembre 1937 débute la construction d'un nouvel aéroport en lieu et place d'un terrain d'aviation (Glenn Curtiss Field puis North Beach Airport) repris par la ville de New York. Le 15 octobre 1939, il sera baptisé New York City Municipal Airport puis, le 2 novembre 1939, New York City Municipal Airport-LaGuardia Field d'après le nom du maire de New York à l'origine de sa modernisation, Fiorello La Guardia. Il est aujourd'hui couramment appelé aéroport de LaGuardia.
- Aéroport d'Idlewild/ aéroport de John-Fitzgerald-Kennedy. La construction de l'aéroport d'Idlewild débute officiellement en avril 1942. Baptisé New York International Airport le 31 juillet 1948, on l'appelle couramment aéroport d'Idlewild, d'après le nom de l'ancien terrain de golf sur lequel il est implanté. Il changera de nom le 24 décembre 1963 suite à l'assassinat du président Kennedy pour devenir l'aéroport de John-Fitzgerald-Kennedy, aéroport de JFK ou encore aéroport Kennedy.
- Aéroport(s) de Paris. Créé le 24 octobre 1945 par ordonnance, Aéroport de Paris deviendra officiellement Aéroports de Paris (au pluriel) à partir de 1989.

* Sources consultées : Archives de Harvey W. Corbett, William A. Delano et Chester H. Aldrich, Hugh Ferriss, Wallace K. Harrison, Charles R. Lamb, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York ; Archives de Eero Saarinen, Manuscripts and Archives Department, Yale University, New Haven ; Dossiers « aéroports » de Skidmore, Owings et Merrill, Agence SOM, New York ; fonds Robert Moses et fonds Fiorello La Guardia, New York Public Library, New York ; the Port Authority of New York and New Jersey : Archives et sources consultables à l'Avery Architectural and Fine Arts Library (Columbia University, New York), et la Loeb Library (Harvard University, Cambridge) ; Archives de Eugène Beaudouin et Marcel Lods, André Lurçat, Henri Prost, Institut français d'architecture (Ifa), Paris ; Archives de Le Corbusier, Fondation Le Corbusier, Paris ; Archives de la Région Île de France, Paris ; Archives nationales, Paris ; Archives du musée de l'Air et de l'espace, le Bourget ; Archives Aéroports de Paris, Orly.



R 53-61
Hammer Collection

HARPER'S WEEKLY

A JOURNAL OF CIVILIZATION

VOL. LIII

New York, October 9, 1909

No. 2755

Copyright, 1909, by HARPER & BROTHERS. All rights reserved.



A NEW KIND OF GULL IN NEW YORK HARBOR

Wilbur Wright, who was under contract to give demonstrations with his aeroplane during the Hudson-Fulton celebration, made a most spectacular flight on September 29th, when he circled the Statue of Liberty in New York Harbor, and returned to the starting-point on Governors Island without mishap, reaching a speed of fifty miles an hour.

WILLIAM ...
Scientific Collection

FIG. ◇ 1 || «A New Kind of Gull in New York Harbour», une du *Harper's Weekly*, 9 octobre 1909.

L'année 1909 marque un tournant. De grands spectacles annoncent l'avènement du vol dirigé à un public venu nombreux assister à l'exploit. Admirés par un million de spectateurs, les vols réalisés par Wilbur Wright dans le ciel de New York, défraient la chronique. Point de cristallisation d'une utopie latente, qu'a régulièrement alimentée la littérature fantastique, cette transition marque l'entrée de la mobilité aérienne dans l'imaginaire professionnel urbain.



Chapitre 1

La fiction

Une invention sans besoin

L'invention du vol dirigé au début du siècle dernier s'inscrit dans une longue série d'expérimentations et de progressions, qui a commencé dès la fin du XVIII^e siècle, avec les premiers essais d'envol de ballon des frères Montgolfier en 1783. Malgré des progrès considérables, les machines volantes qui jusqu'ici sillonnaient les airs — montgolfières, ballons, dirigeables à vapeur, cerfs-volants —, ont toujours achoppé sur la maîtrise de la dirigeabilité. Cette question travaillera de manière sous-jacente tous les projets d'amélioration de la technique aéronautique avant que la fin du XIX^e siècle, notamment avec Octave Chanute et Otto Lilienthal, n'inaugure une série de performances décisives, préfiguratrices de l'exploit réalisé par les frères Orville et Wilbur Wright le 17 décembre 1903. Incontestablement, c'est à ces derniers que revient la palme du premier vol plus lourd que l'air. La maîtrise avérée et tant attendue de la direction horizontale, alors que l'élévation verticale est déjà pratiquée et éprouvée depuis plus d'un siècle, constitue la véritable nouveauté de ce tournant du XX^e siècle. [◇→2]

L'exploit des frères Wright ne condamne pas pour autant les autres techniques de navigation aérienne. Aux côtés du *Blériot* qui a franchi la Manche quelques mois auparavant, la première Exposition internationale de locomotion aérienne — qui se tient à Paris à l'automne 1909 — expose toutes sortes d'aéronefs sous la nef métallique du Grand Palais. [◇→3] La revue *L'Illustration* soulignera « l'aspect aérien, léger et d'une jolie couleur » de cette « volière », comme la surnomment les commentateurs de l'époque¹. La médiatisation des techniques aériennes a déjà une longue pratique derrière elle. Les découvertes successives

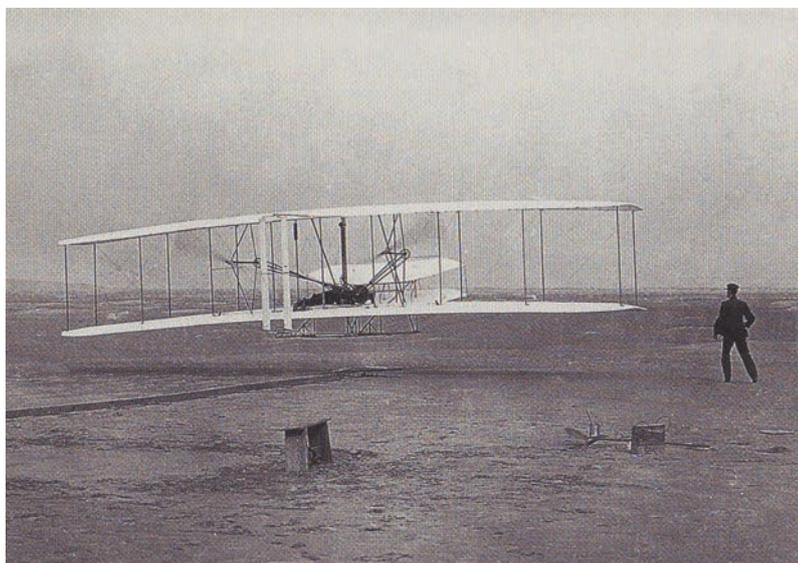


FIG. ◆ 2 || Le premier vol motorisé et dirigé des frères Wright, 17 décembre 1903, photographie John T. Daniels.

Sur la plage déserte de Kitty Hawk, située en Caroline du Nord, l'avion des Wright, *The Flyer*, réalise ce jour-là quatre vols. Le premier dure 12 secondes et parcourt hors-sol 35 m. L'exploit est enregistré par un appareil photographique Korona V. Ici, le pilote, Orville Wright, vient de quitter le rail de lancement ; Wilbur, qui a maintenu l'aile du biplan pour préserver l'équilibre sur la voie pendant la prise d'élan, court à ses côtés et assiste au décollage.

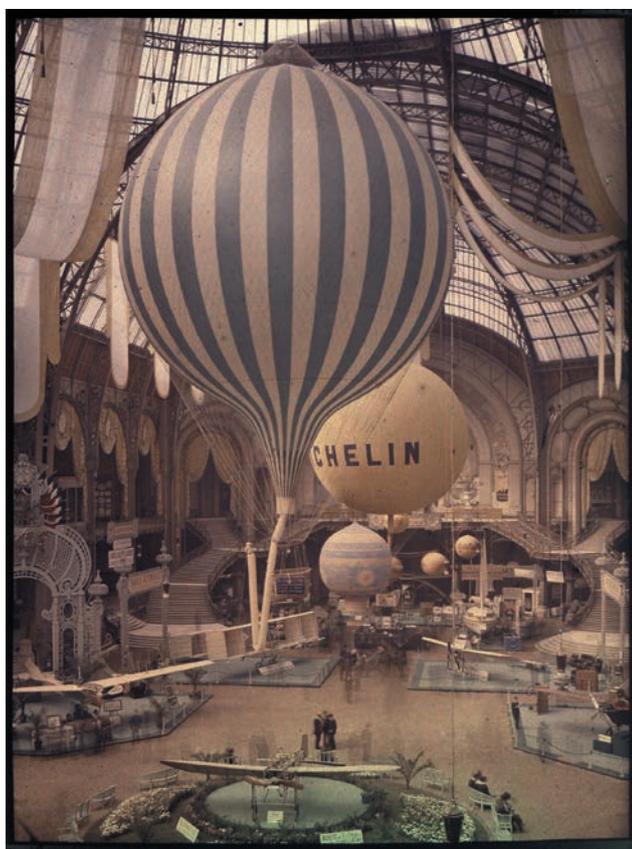


FIG. ◆ 3 || Première Exposition internationale de locomotion aérienne, Paris, 30 septembre 1909, photographie Léon Gimpel.

Bien que toujours associée au Salon de l'automobile, l'exposition est la première manifestation purement aéronautique. À l'initiative de sa création avec l'inventeur Robert Esnault-Pelterie, André Granet, architecte des Bâtiments de France, met en scène au Grand Palais une quarantaine d'aéronefs, dont le Blériot XI, exposé au centre de la galerie, qui a franchi deux mois plus tôt la Manche. Plus de 100 000 personnes visiteront la manifestation.

¹ *L'illustration*, n° 3475, 2 octobre 1909, p. 244 ; Yvonne BRUNHAMMER, Amélie GRANET, *Les salons de l'automobile et de l'aviation, 1900-1960, Décors éphémères d'André Granet*, Paris, Ifa, Norma, 1993, pp. 20-25.

² Marie THÉBAUD-SORGER, *L'aérotation au temps des Lumières, Sciences et techniques à la rencontre du public en France, 1783-1785*, Presses universitaires de Rennes, 2009.

³ Thierry GERVAIS, « Un basculement du regard, les débuts de la photographie aérienne 1855-1914 », in *Études photographiques*, n° 9, mai 2001, pp. 102-108.

⁴ Sur la popularisation des voyages en dirigeables, lire en particulier de Guillaume DE SYON, *Zeppelin/Germany and the Airship, 1900-1939*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2002, pp. 6-70.

⁵ Aux États-Unis, le modèle de la Ford T est diffusé dès 1910, à 20 000 exemplaires, à un prix de vente inférieur à 1 000 dollars (soit l'équivalent de deux ans de salaire). En 1915, plus de deux millions de véhicules sont déjà enregistrés. Dix ans plus tard, le prix du véhicule tombera à 300 dollars, soit l'équivalent de trois mois de salaire.

Kenneth T. JACKSON, *Crabgrass Frontier, The suburbanization of the United States*, New York, Oxford University Press, 1985, pp. 161-162.

⁶ Emmanuel CHADEAU, *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, pp. 41-43.

⁷ *Ibid.*, pp. 141-142.

ont donné lieu à de grandes manifestations d'enthousiasme et ce, dès août 1783, date des premiers départs de ballons au Champ-de-Mars, à l'occasion desquels c'est un public de 300 000 personnes qui s'extasie à la vue du spectacle. Le jardin des Tuileries à Paris devient le siège de nombreux vols de ballons auxquels assistent les badauds après s'être acquittés d'un billet de 3 livres. L'affluence innombrable de la population endimanchée confère à l'expérience son statut de fête publique, pimentée par des moments à tonalité dramatique, tels que les coups de canons signalant le lâcher des cordes et l'élévation de l'engin². En 1878, Henri Giffard embarque jusqu'à 40 passagers dans un ballon de 25 000 m³. Grâce à ce dispositif, des milliers de personnes accèdent à la sensation de l'élévation. Ils éprouvent l'expérience réelle de la vision aérienne, à laquelle Nadar a déjà donné consistance avec ses premiers essais de photographie aérostatique³. Plus tard, les promoteurs des dirigeables rendront publics les départs des paquebots des airs⁴. Et, dès 1908, c'est l'aviation qui s'invite à son tour dans le monde du spectacle avec la tenue des premiers *meetings* aéronautiques.

Si les progrès formidables accomplis par les techniques aéronautiques, suscitent un intérêt massif, l'invention peine cependant à trouver les voies de sa diffusion. Alors que d'autres moyens de locomotion contemporains de la naissance de l'aviation — la bicyclette et l'automobile — se développent sans véritable obstacle, l'avion restera longtemps à l'écart de la commercialisation pour le grand public⁵. Contrairement aux autres modes de transport tels que la navigation à vapeur, le chemin de fer ou l'automobile, les diverses modalités de locomotion aérienne ne se substituent pas à des techniques dont les infrastructures ou les règles pourraient constituer une base préalable de développement. Les milieux économiques ne saisissent pas d'emblée l'intérêt technique, militaire ou stratégique ni même l'usage d'un tel mode de déplacement. Comme le souligne Emmanuel Chadeau, l'avion est une invention sans besoin⁶. La transition de l'invention au développement prendra d'ailleurs plus de 40 ans. L'extension mondiale des réseaux aériens, réservée à une clientèle privilégiée, ne se fera qu'à partir de la fin des années vingt⁷, tandis que la diffusion commerciale ne s'opérera qu'au tournant de la Seconde Guerre mondiale, à la faveur de l'expansion massive de l'industrie militaire.

En ces débuts prometteurs mais modestes, les inventeurs sont lucides sur la portée de leurs machines, bien plus que ne le sont les quelques enthousiastes, extérieurs aux cercles professionnels de l'aviation, qui prédisent avec emphase une nouvelle révolution de la locomotion. Un entretien avec Wilbur Wright, réalisé en avril 1908, traduit la prudence et les espoirs de l'aviateur, quant aux possibilités de ses machines :

« Nous savons que nous avons fait de l'aéroplane une machine pratique, mais nous ne sommes pas sur-optimistes sur la révolution du transport de l'avenir. Il remplacera avec peine le chemin de fer ou le bateau à vapeur, car sa consommation sera trop grande. [...] L'avion peut aussi avoir une grande valeur dans le proche avenir pour le transport de courrier. Quand il sera correctement développé, il sera plus rapide que n'importe quel moyen de locomotion actuel dans l'utilisation pour des voyages directs entre deux endroits, sauf en cas d'ouragan. Il n'y aura aucun changement, aucun arrêt ; le voyage pouvant être fait dans une ligne aérienne⁸. »

Le petit cercle collectif des pionniers de l'aviation, isolés et risqué-tout, aspire à s'ouvrir. Un soutien financier et industriel leur est nécessaire pour poursuivre leurs expérimentations, décrocher des brevets. L'invention est à vendre, pour autant, les inventeurs ne souhaitent pas être prisonniers de négociations contractuelles qui brideraient leurs découvertes⁹. Leur quête de reconnaissance publique va croiser le chemin de ceux qui recherchent des attractions inédites pour promouvoir de nouvelles activités ou pimenter des célébrations nationales. Car, de même que les envols des ballons ont amusé les foules, de même que les départs de dirigeables ont fasciné les badauds, l'idée du vol en aéroplane séduit, tout comme la figure de l'aviateur, à la fois scientifique, constructeur, sportif, héros¹⁰. Défis permanents, intensité des records, précision désormais possible des courses et des circuits, c'est d'ailleurs la presse sportive, encore balbutiante, qui se fait la première l'écho des exploits réussis par les pionniers de l'air¹¹.

La médiatisation de la conquête de l'air

Pour faire ses preuves, l'avion va donc passer par la scène. *Meetings*, vols en ville, courses et salons dessinent un large faisceau de rendez-vous aériens. Objet principal de la rencontre ou attraction destinée à pimenter un événement, ces rencontres sont à mettre en regard de l'émergence concomitante de nouveaux médias de masse. Parfois eux-mêmes sponsors des *meetings* ou des courses, les journaux spécialisés puis les quotidiens, diffusent largement l'actualité aérienne¹².

1909 est une étape importante au cours de laquelle de nombreux exploits défraient la chronique : des records inédits de vitesse, d'altitude, de dirigeabilité contrôlée, ou encore les premiers vols avec passagers embarqués. Nombre de ces prouesses s'offrent à voir au public. Le meeting aérien est une « scène » à laquelle le public assiste en direct à l'exploit et à son corollaire éventuel, la chute. Il nécessite des dispositifs spécifiques. Spatiaux, d'une part, car il faut pouvoir contempler l'action, de bas en haut, de bout en bout, vers l'horizon. Scéniques, d'autre part, les courses étant destinées à susciter la surprise et l'émotion. Il faut voir pour croire ! Il faut accueillir des foules immenses ! De nouvelles ressources vont être mobilisées. Vastes espaces ouverts, îles, toitures :

⁸ Wilbur WRIGHT, « The Men who Learned to Fly », avril 1908, entretien par George K. TURNER cité in Claude CARLIER, *Le match France-Amérique*, Paris, Economica, 2003, pp. 289-290.

⁹ « L'invention à vendre, 1904-1909 », in Peter L. JAKAB, Tom D. CROUCH, « Les frères Wright », *Icare*, n° 147, 1993-4, pp. 58-79.

¹⁰ Luc ROBÈNE, *L'homme à la conquête de l'air, Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 325-345.

¹¹ Créée en 1898, *La vie au grand air en France*, revue d'actualité sportive, se consacre largement aux expériences aéronautiques. La revue s'interrompra en 1922.

¹² Benoît LENOBLE, « L'aéroplane et le ballon vus par le journal. Technique aérienne et imaginaire médiatique en France (de 1906 au début des années vingt) », in *Hypothèses* (Paris), vol. 1, n° 1, 2006, pp. 209-220.

la nature des exploits aériens invite à redéfinir les contours du théâtre des opérations.

En France, c'est en périphérie que s'ébauche la scène. L'excentrement des vols y favorise la création d'un univers spécifique, avec ses enceintes et ses règles. Ouvert le 23 mai 1909, le meeting de Juvisy inaugure une série de rencontres importantes. Il prend place au sein du premier aérodrome conçu en région parisienne. L'aménagement de *Port Aviation* donne lieu à des commentaires de louanges : « Comme par enchantement, des tribunes spacieuses et confortables, des hangars, des restaurants, des bars, un atelier de réparation, enfin toute une véritable cité, se sont élevés à Port Aviation ¹³. » Attraction appréciée par les citadins en quête de loisirs, l'aérodrome figure le lieu d'un spectacle inédit, celui de la conquête de l'air en quête d'un public élargi. [◇→4]

Une série de grandes manifestations a lieu au cours de la seconde moitié de l'année, concentrant en un temps très court des événements aériens à fort retentissement. Au premier rang figure bien sûr la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 juillet 1909. Autre moment fort, la première semaine internationale de l'aviation, dite Grande Semaine d'aviation de la Champagne, qui se tient en août à Bétheny, près de Reims. Organisée par l'Aéro-Club de France, financée par la municipalité de Reims et les négociants en vin de Champagne, elle donne lieu à des épreuves richement dotées de plusieurs prix d'un total de 200 000 francs, dont celui de la vitesse offert par James Gordon Bennett, le propriétaire du *New York Herald*. [◇→5] Cet événement est suivi de peu par d'autres rencontres à Berlin, Cologne ou Bruxelles. Les capitales européennes se mettent à l'heure des *meetings*. Des centaines de milliers de visiteurs y assistent, confirmant l'engouement du public pour l'aviation. En parallèle s'ouvrent les premiers grands salons d'exposition aéronautiques. Milan inaugure en septembre l'Esposizione Internazionale di Aviazione au Splendid Hotel Corso ¹⁴. Le premier salon français de la locomotion aérienne ouvre au Grand Palais le 25 septembre. Quelques jours plus tard, les vols de Wilbur Wright à New York font la une des journaux, suivis de peu par les vols du comte de Lambert autour de la tour Eiffel.

La presse relate abondamment les journées de Bétheny, soulignant leur dimension sensationnelle. Les festivités ont pris place hors les murs, sur des terrains vierges prêtés par la municipalité. De juin à mi-août de l'année 1909, s'est montée en un temps record une installation composée de quatre tribunes capables à elles seules de recevoir 50 000 visiteurs. Les récits traduisent l'émotion que suscite l'intensité des épreuves dangereuses et toujours nouvelles, le pouvoir d'attraction sur les populations venues nombreuses au meeting. [◇→6] Le 24 août 1909, la foule des spectateurs est estimée à 100 000 personnes. Le même jour, le président de la République, Armand Fallières, et le président du Conseil, Aristide Briand, se rendent au meeting, accompagnés de plusieurs ministres et de personnalités : hommes politiques étrangers,

¹³ L. de ROQUEFEUIL, *Ports d'aviation*, 1^{re} édition, n°1, Paris, Arthème Fayard, 1910 (source Archives du musée de l'Air et de l'espace, Le Bourget) ; lire aussi de Francis BEDEL, Max JOY, *Histoire de Port Aviation*, La Mée-sur-Seine, Amatteis, 1993.

¹⁴ Sandro TARAGNI, *Milano et i milanesi nella storia del volo, 1784-1914*, Vignola, Vaccari, 1993, pp.24-25, 96-98.

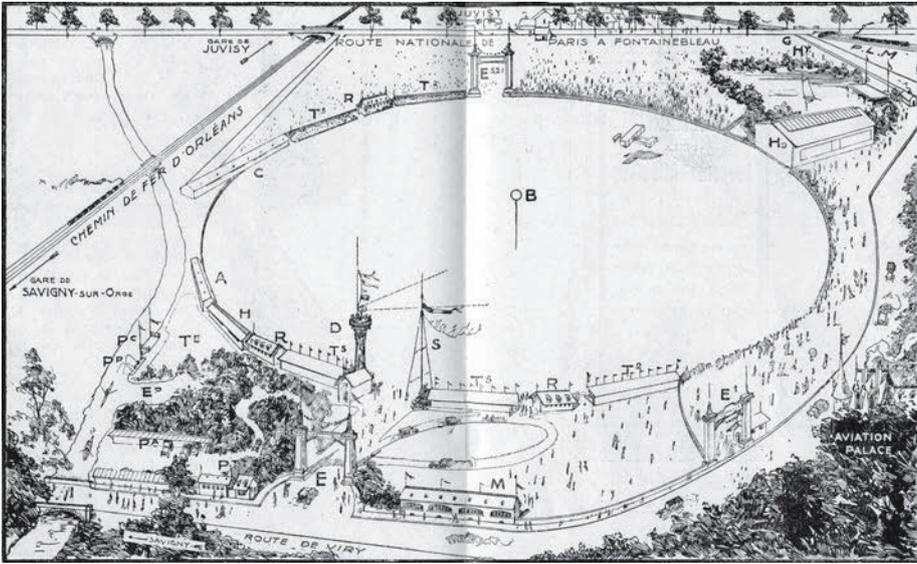


FIG. ◇ 4 || Vue perspective de l'aérodrome de Port-Aviation, 1909.
 Situé à Viry-Chatillon, près de Juvisy-sur-Orge dans l'Essonne, Port-Aviation est le premier aérodrome destiné à l'organisation de *meetings* aéronautiques. Accessible par le train et par la route, l'équipement est conçu comme un parc de loisirs. Pendant la grande quinzaine d'octobre, plus de 100 000 spectateurs parisiens se rendront à Juvisy pour admirer le *cirque* aérien.



FIG. ◇ 5 || Affiche officielle de la Grande Semaine d'aviation de la Champagne, août 1909, affichiste Ernest Montaut.
 Avec les *meetings*, l'art de l'affiche s'empare du sujet aéronautique. Généreusement financée par les producteurs de vins de Champagne, la Grande Semaine de Bétheny attire de nombreux concurrents. Des quatre coins du monde, les admirateurs des machines volantes, dont la plupart n'ont jamais vu un aéroplane de leur vie, vont affluer vers Bétheny, conférant à l'événement un succès retentissant.



FIG. 6 || Béthény, «Les tribunes et les parterres d'observation», Grande Semaine de l'aviation, août 1909.

Le meeting de Béthény se veut avant tout un spectacle populaire. Baraquements, tribunes, affichages : tout a été conçu de manière à accueillir confortablement les participants et spectateurs qui paieront leur place 3 francs par jour. Entre la piste et les tribunes, des parterres gazonnés permettent aux spectateurs d'admirer l'arène de près.

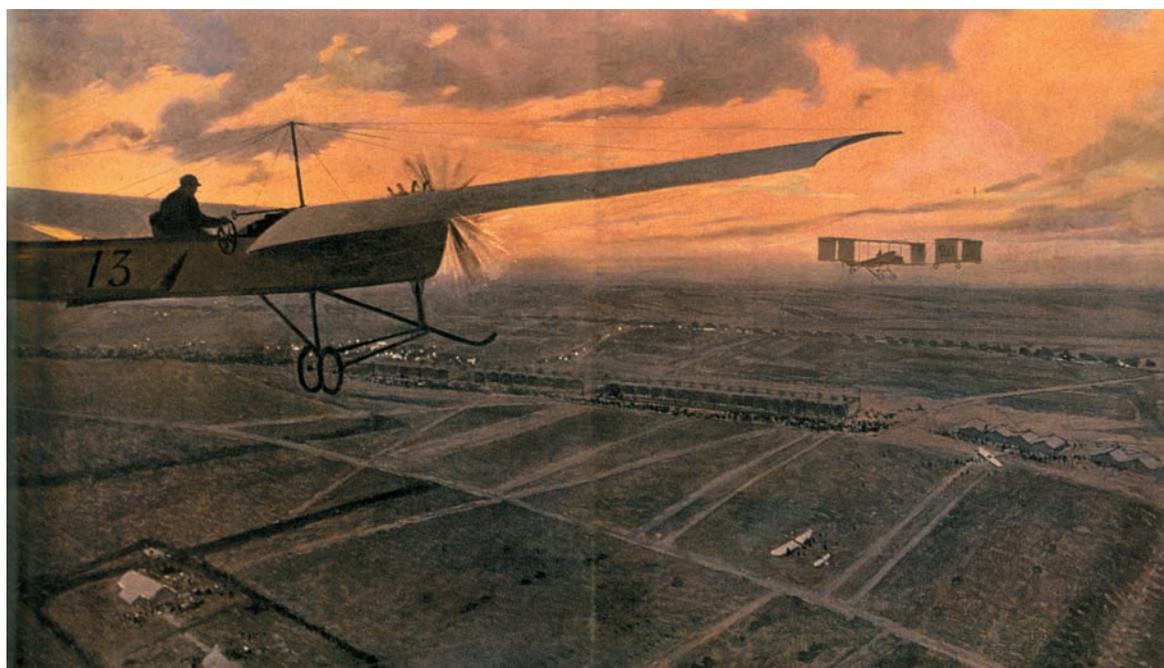


FIG. 7 || Georges Scott, « Dans le ciel de Béthény », *L'illustration*, 28 août 1909.

Les nombreux records vont alimenter les chroniques de la presse internationale. Peintres et dessinateurs illustrent les articles consacrés au récit des journées. Ici, Georges Scott saisit la course folle de Louis Paulhan et Hubert Latham. Sur le site, une trentaine de journalistes sont à l'œuvre. Les opérateurs de Pathé Cinéma et Gaumont Actualités enregistrent l'exploit quotidien. Des millions de lecteurs européens auront ainsi accès au ciel de Béthény.



FIG. 12 || Grand Central Parkway, vues prises en 1938 et 1941.

Planifiée dès 1922, la construction du Grand Central Parkway s'est engagée dès 1931. Son itinéraire quitte le Triborough Bridge à New York, pour rejoindre Nassau County à Long Island. Longeant l'aéroport de LaGuardia, le *parkway* rejoint les grandes plages publiques aménagées par Moses, comme Jones Beach. Séparées de la circulation automobile, les allées piétonnes et cyclables seront sacrifiées lors de l'élargissement des voies réalisé en 1961 en vue de l'accueil de l'Exposition internationale de 1964-1965.

la survie de la cité, réside aussi dans ses environs qui doivent rester vierges et dédiés à une nature urbaine et récréative³⁵.

Avec La Guardia, Moses conçoit les aéroports comme des espaces de respiration urbaine, d'où le lien naturel que les deux hommes établissent avec les parcs, *parkways* et autres artères, dont ils ont la charge³⁶. [4→12] Optimiste, Moses n'en souligne pas moins les risques d'un mélange des genres, que certains proposent encore à l'époque avec le concept d'*airpark*, destiné à des activités récréatives et aériennes. Une sollicitation du maire, lui demandant d'étudier une telle possibilité à Long Island, le fait d'ailleurs réagir³⁷. Les écarts de vue entre les deux hommes méritent d'être soulignés. Fervent lecteur de l'ouvrage *Community Airports and Airparks*, édité en 1945 par Bruno et associés, La Guardia défend l'idée que le territoire américain, et la métropole new-yorkaise en particulier, pourraient être perfusés de petits et grands aéroports, cette diffusion de l'infrastructure permettant aux citoyens d'accéder progressivement à ce mode de transport qu'il estime interurbain : «L'*airpark* peut être un centre communautaire, avec des courts de tennis, des restaurants, une piscine et d'autres équipements récréatifs.» Si La Guardia croit à l'importance stratégique des grandes plateformes aéroportuaires, pour concentrer le trafic métropolitain et international, il n'en reste pas moins attaché à l'idée selon laquelle la mobilité aérienne est urbaine et pourrait catalyser le développement et la cohésion d'une ville. Plus mesuré, Moses raisonne en stratège. Considérant, au contraire de La Guardia, que les nuisances aériennes interdisent les usages mixtes — sport, loisir et aéroport, par exemple —, il est en même temps persuadé que les aéroports et leurs terrains doivent rester dans l'escarcelle des villes, car sa vision de l'espace métropolitain rend indissociables les destinées du centre et de la périphérie, des parcs et des infrastructures. Loin d'être un territoire hors-sol, membre amputé de l'environnement urbain, l'aéroport fait partie intégrante de la ville moderne.

Au fil des controverses et des projets, la question du rôle de l'aéroport dans le projet d'expansion de la cité dessine les contours d'un débat d'idées qui voit s'affronter plusieurs visions de la métropole et prolonge d'une certaine façon les réflexions engagées avant-guerre dans le cadre du Regional Plan. Dans les projets présentés par les autorités concurrentes, les termes désignant les aéroports reflètent explicitement les positions exprimées : *city's airport* pour la ville de New York, qui consacre le nouvel aéroport comme la future porte d'entrée internationale de la métropole en extension — détrônant ainsi l'aéroport de La Guardia qui officiait comme tel — et le lieu de cristallisation de sa vision d'une complémentarité entre ville dense et territoire suburbain ; *region's airports* pour la Port Authority, qui privilégie une approche régionaliste, l'infrastructure aéroportuaire se déployant ici selon un système de plateformes indépendantes des villes.

³⁵ « New York in 1999 – 5 predictions, Architects and city planners look into the crystal ball and tell what they see. In 1999 – 50 years from now – what will New York be like ? Will it be a Wellsian maze of skyscrapers and aerial highways, or will it be more open and more green ? For a symposium on this subject, the *Times* asked 5 of the country's best-known architects and planners », *The New York Times Magazine*, 6 février 1949, p. SM18.

³⁶ Lettre de Robert MOSES, en date du 20 octobre 1941, à l'attention de Fiorello H. LA GUARDIA, dont l'objet est « Floyd Bennett and Idlewild Airport » (source Robert Moses Papers, boîte 98, Parks/1941, Manuscripts and Archives Division, New York Public Library).

³⁷ Lettre de Robert Moses à Fiorello H. La Guardia, en date du 9 février 1945 (source Robert Moses Papers, boîte 98, Parks/1945, Manuscripts and Archives Division, New York Public Library).

L'extra-ville

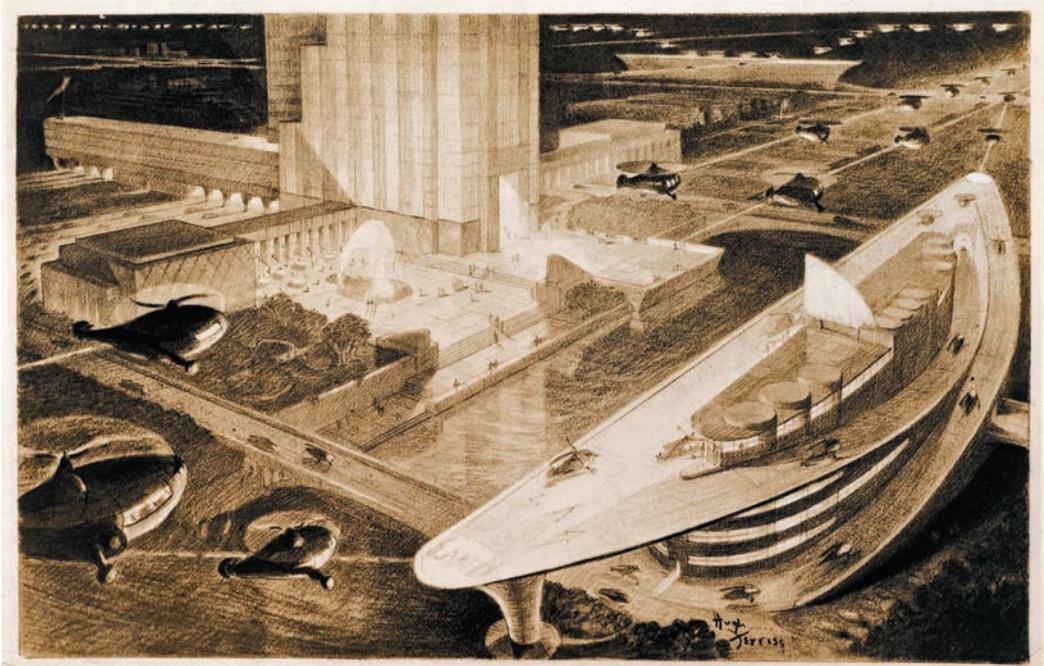
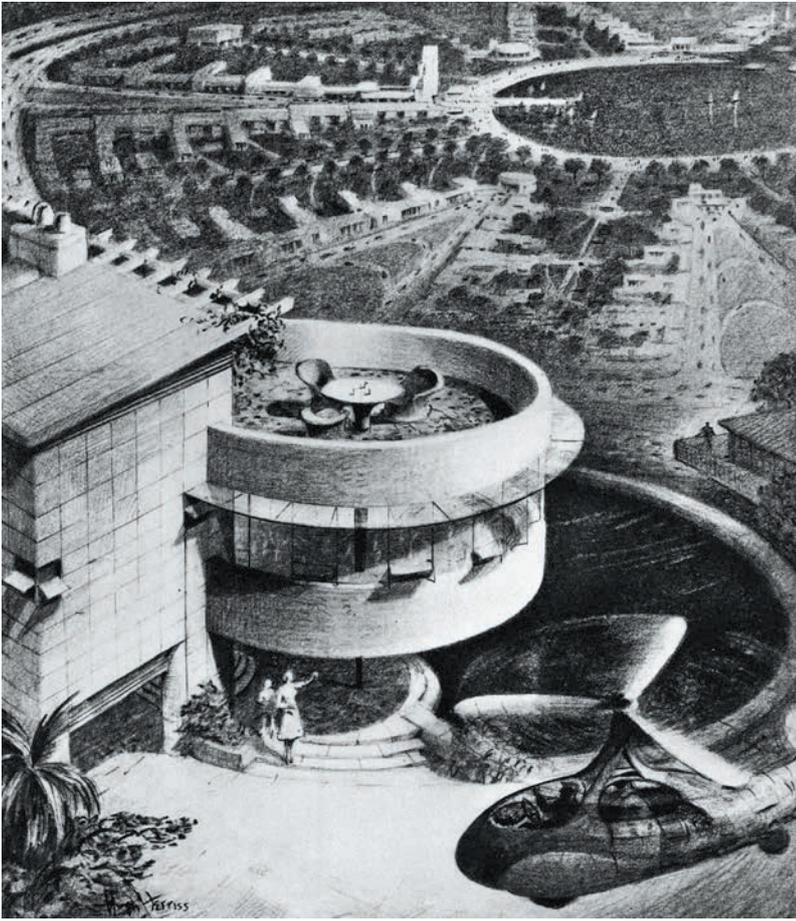
Les controverses qui émergent montrent combien le futur de la ville est au cœur du débat aéroportuaire. Au-delà de son rôle stratégique dans l'édifice métropolitain, c'est aussi la figure urbaine de l'aéroport qui va évoluer. Un détour par l'analyse des productions de Hugh Ferriss pendant la guerre est utile pour mieux comprendre les changements qui s'annoncent. En parallèle des débats et projets relatifs aux futurs sites aéroportuaires, le perspectiviste explore les prémices des mutations suburbaines. Avec la crise économique, l'artiste a perdu ses illusions quant aux bienfaits d'une concentration excessive. « Toutes ces tours massives paraissaient des monuments au rude individualisme de la période [...] ; leurs longues ombres sur les taudis à leurs pieds, symboles de l'exploitation. Toute la scène montrait les effets du laisser-faire, de la concurrence — et des plans à long terme, plus trace³⁸. » Le lyrisme dont il faisait preuve lorsqu'il dessinait les gratte-ciel de *Metropolis*, s'exprime désormais dans les grands monuments héroïques de l'aménagement du territoire national : usines, centres de recherche, complexes d'habitation, aéroports, ponts, grandes voies, mais aussi barrages hydro-électriques³⁹. Entre 1943 et 1944, il réalise pour la Trinity Portland Cement Company, une série de dessins publicitaires qu'il publie périodiquement dans la revue *Pencil Points*. Ferriss y prolonge ses réflexions d'avant-guerre sur le remodelage de la métropole. Ici, l'île de Manhattan est quasi absente du panorama. L'artiste se projette dans la *suburbia* en traçant des autoroutes qui filent vers l'infini. Des dessins proposent l'hélicoptère comme moyen de transport naturel associé à la maison ou au *block* modernes. Des aéroports ponctuent la *suburbia* en plein développement. Ils associent en un seul complexe les nouvelles figures de la banlieue américaine : cinéma, centre commercial, hôtel, théâtre. Dans un travail réalisé en 1945 pour la société Ric-Wil de Cleveland, Ferriss va même jusqu'à fusionner le futur centre urbain et l'aéroport, associant en un seul complexe des interconnexions et de multiples activités⁴⁰. [◊→13 et ◊→14]

Le changement est aussi perceptible dans les modes de représentation graphique. Avant-guerre, les visionnaires des villes aériennes projetaient un ensemble de dispositifs hybrides, répartis dans la métropole dense (Ferriss) ou sur le territoire national (Wright). La représentation, plus locale que globale, détaillait un échantillon du projet, dont on comprenait qu'il était censé se répéter selon une grille générique. Si les textes semblaient extrapoler les dispositifs d'aéroport au système urbain tout entier, les dessins ne l'exprimaient pas. Dans les nouvelles séries apparaissent d'autres modes de représentation, dont l'abstraction tranche par rapport au caractère figuratif des esquisses projetées avant-guerre. Aux rendus perspectifs qui dessinaient l'horizon de la métropole, s'ajoutent des schémas bidimensionnels traçant les liens suburbains — autoroutes, voies ferrées — et, prises dans ces mailles,

³⁸ Hugh FERRISS, « Power of America », *Pencil Points*, n° 23, juin 1942, p. 61.

³⁹ En 1940, l'Architectural League of New York lui a donné l'opportunité, grâce à l'octroi d'une bourse, de découvrir les édifices les plus remarquables construits aux États-Unis depuis 10 ans. Ces images seront rassemblées dans son ouvrage *Power in Buildings, An Artist's View of Contemporary Buildings*, New York, Columbia University Press, 1953.

⁴⁰ *Looking Ahead to the Airport Center of Tomorrow*, 1945 (source Archives Hugh Ferriss, boîte 7, Dossier n° 5, Avery Drawings and Archives, Columbia University, New York).



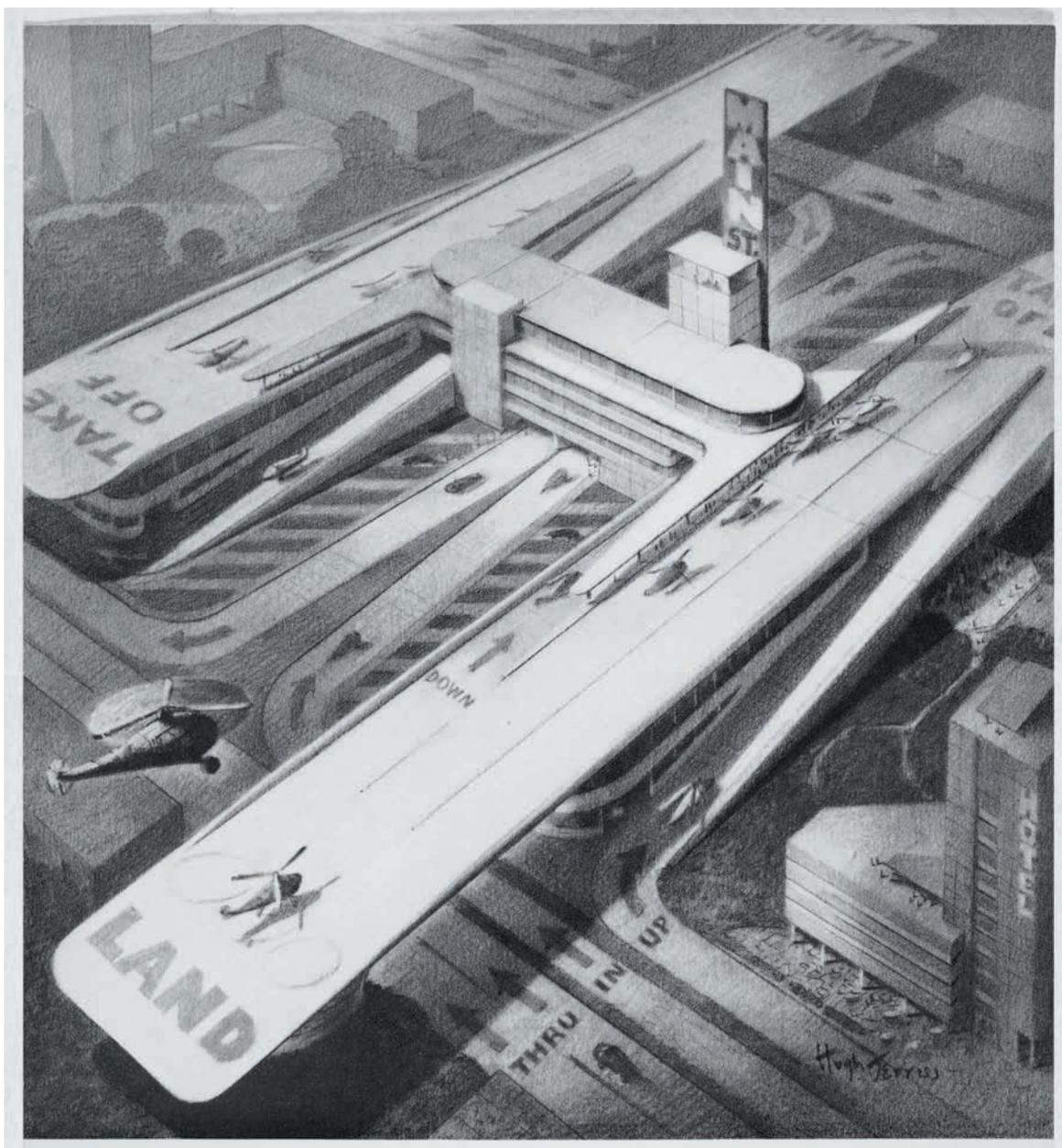


FIG. ◆ 13 || Hugh FERRISS, projets, 1943-1944. «Trinity Portland Cement Company, promotional material : Heliport Home», *Pencil Points*, décembre 1943 ; «Helicopter platform», 1943-1944 ; «Superhighway of the City of Tomorrow», *Pencil Points*, février 1944.

Pendant la guerre, la réflexion de Ferriss sur l'avenir de la métropole évolue profondément, sa confiance dans la *metropolis* des gratte-ciel s'étant largement érodée. Désormais, c'est l'extension de la *suburbia* qui l'intéresse. Il y voit la possibilité d'une émancipation urbaine. Dans ses projections, la mobilité aérienne conserve une place de choix. Sur la première vue, la maison idéale avec parking est survolée par la «voiture volante» du couple qui y habite. Les deux autres illustrations développent le principe d'une plateforme d'atterrissage pour hélicoptères, au cœur de la cité.

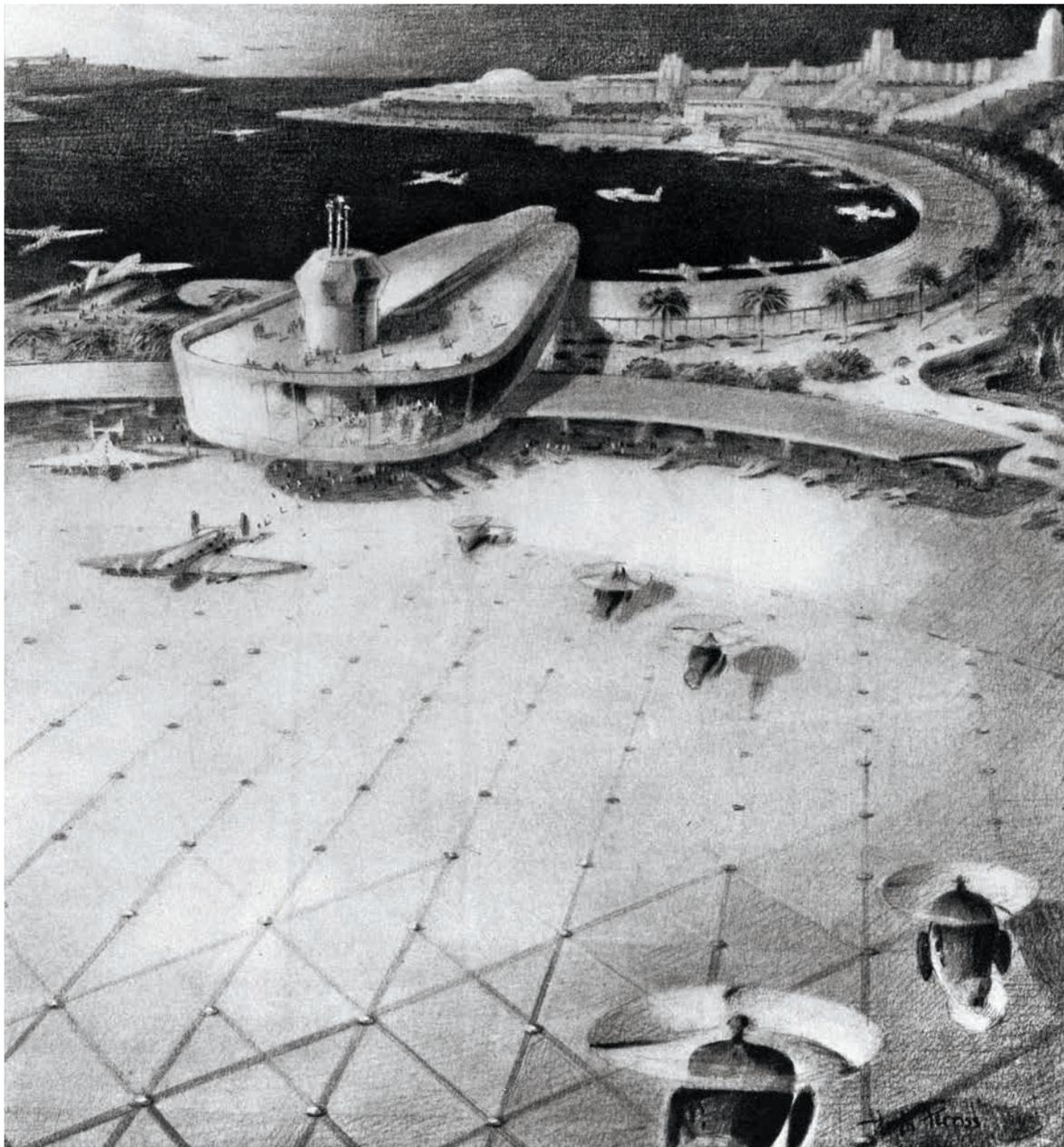
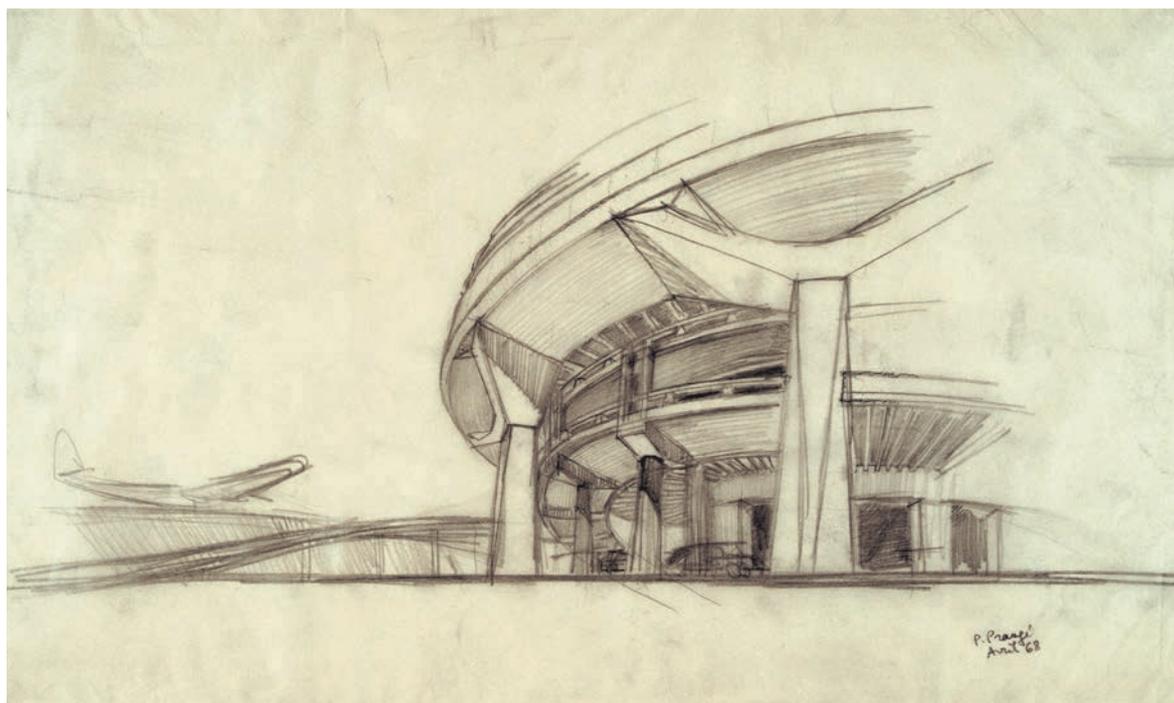
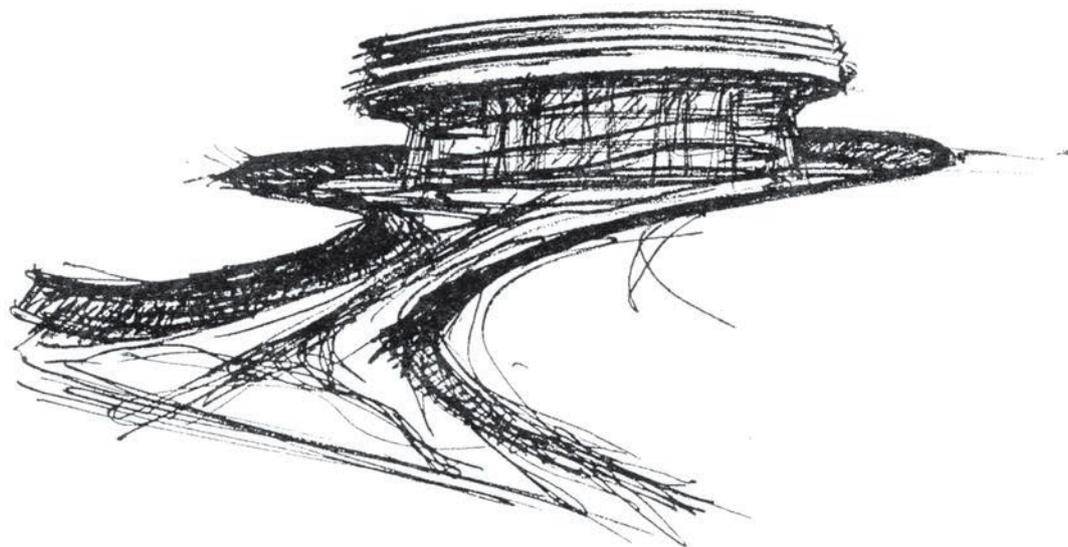


FIG. 14 || Hugh FERRISS, «Trinity Portland Cement Company, promotional material : Airport of the Future», *Pencil Points*, août 1943.

Ferriss poursuit son exploration du thème aéroportuaire. Ici, les avions ont quitté l'espace aérien des toitures des gratte-ciel, les contraintes de dimensionnement et de bruit ayant eu raison des schémas intra-urbains. L'urbanité de l'aéroport ne s'est pas pour autant dissipée, bien au contraire. Côté ville, la baie est aménagée en espace de loisirs : plantations, théâtre en plein air, promenades, bassin pour l'accueil des hydravions... Côté piste, un bâtiment sur pilotis, largement vitré, s'avance sur la piste, comme la proue d'un paquebot. Depuis le toit, les visiteurs admirent le panorama.



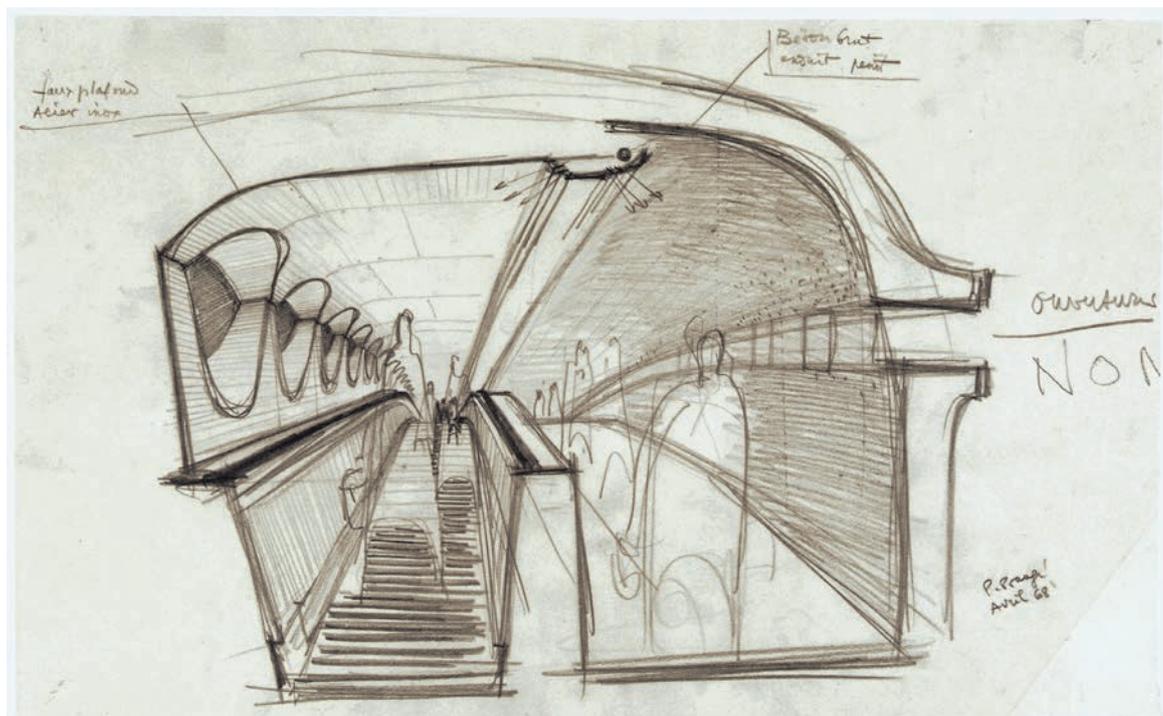
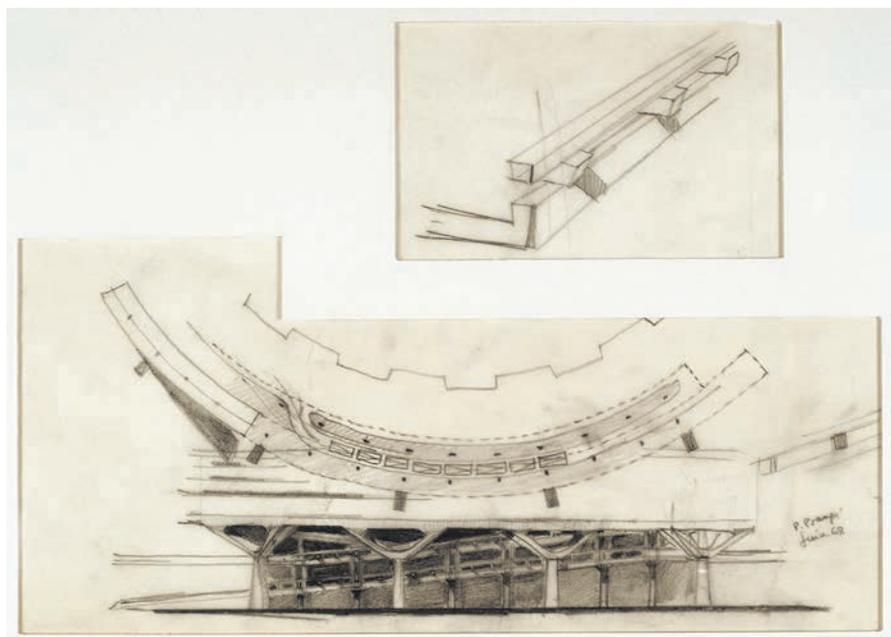


FIG. 19 || Paul ANDREU, Roissy, l'aérogare 1, Études. Esquisse des voies d'accès enroulant le monolithe, mars 1967, dessin Paul Andreu (à gauche, haut); vue de la structure du bâtiment (à gauche, bas); plan et élévation des rampes d'accès (en haut); perspective du tunnel d'accès au satellite d'embarquement (en bas), avril-juin 1968, dessins Pierre Prangé.

Les études de Roissy démarrent en 1965. Andreu s'attelle bientôt à la conception de Roissy 1, premier jalon de l'aéroport, avec le château d'eau, la tour de contrôle — également circulaires — et le tracé des voies d'accès au site. L'aérogare condense, sur 11 niveaux, l'ensemble du programme, y compris les parkings. Si les fonctionnalités sont déterminantes, façonnant l'immeuble comme « une machine à prendre l'avion », le projet noue également une complicité étroite avec son environnement.



FIG. ◆ 20 || Roissy, l'aérogare 1 en construction, 1971-1972.

Les travaux de construction s'engagent, spectaculaires. Le bâtiment est ouvrage d'art, immeuble, architecture du mouvement. Le matériau de prédilection est le béton : nu comme la pierre pour affirmer la dimension brutaliste de la forteresse, ou sculpté par Volti, pour exprimer la poésie architectonique d'une matière encore trop peu connue. Andreu soulignera l'importance que revêtent à ses yeux, la «vérité et l'intelligibilité nécessaires de ce que la construction donne à voir [de ce] sur quoi l'architecture repose. [...] Le dépouillement et la nudité seuls étaient vrais, et donc, je franchissais ce pas sans scrupule philosophique, étaient seuls beaux.»

« Si tout a été fait pour que les volumes intérieurs de l'aérogare soient à l'échelle humaine, les volumes extérieurs sont au contraire à l'échelle des ouvrages d'art. [...] L'existence et l'affirmation de cette échelle, inhabituelle, sont, pour beaucoup de nos visiteurs, la raison qui leur fait juger l'aérogare "monumentale". Elle l'est, et ceci ne peut être une critique, si l'on dit aussi qu'un échangeur routier, un silo, des barrages sont des ouvrages monumentaux, c'est-à-dire d'une échelle qui n'est pas à l'échelle humaine. Elle ne l'est pas si l'on considère le sens premier du monumental : monumental cela veut dire qui fixe le souvenir, fige le temps, se retranche de la quotidienneté ; tout ceci l'aérogare ne le fait d'aucune manière⁶⁶. »

Les débats autour de la conception du nouvel aéroport, sortent de l'enceinte réservée, pour toucher des personnalités du monde de l'architecture. Les avis des architectes Marcel Roux et Marcel Lods sont sollicités par Aéroport de Paris. S'ils sont tous deux positifs sur le projet en cours de réalisation, leurs points de vue diffèrent précisément sur cette question de la monumentalité. Roux semble défendre les canons classiques de l'architecture, insistant sur l'importance de la modénature et de la décoration. L'architecte observe l'aéroport selon ses uniques bâtiments : « Il n'en reste pas moins que les premiers bâtiments de l'aéroport de Roissy s'imposent par leurs volumes et par la qualité de leur modénature qui est exceptionnellement réussie. Un tel ensemble, d'une qualité rare, mériterait d'être complété par les ajouts habituels d'une grande architecture : peinture, tapisserie et surtout sculpture, en réduisant à un minimum décent de ce qu'il est convenu d'appeler décoration⁶⁷. » Lods au contraire, prend appui sur le projet d'aérogare pour mobiliser autour des nouvelles mutations à venir. Dans une lettre qu'il adresse au président du conseil d'administration d'Aéroport de Paris, il dit adhérer pleinement à la vision que développe Andreu d'une nouvelle dimension monumentale, qui serait à l'opposé d'une citation de références : « La distinction entre le monumental "évocateur" et le monumental "fonctionnel" faite dans la note, a toute mon approbation ». Lods revient également sur la question de la composition, soulignant l'importance qu'il y a désormais à privilégier l'adaptabilité et la flexibilité dans la conception architecturale et urbaine. « La vie a adopté une évolution galopante. Les bâtiments et la composition architecturale des bâtiments entre eux doivent [...] être capables de se modifier profondément⁶⁸. » Citant, à titre d'illustration, l'évolution rapide des concepts et modèles qui ont forgé les aéroports parisiens, il en fait l'un des emblèmes d'une conception urbaine qui épouse l'accélération des mutations techniques et sociétales :

⁶⁶ Paul ANDREU, « Note concernant le parti de la première aérogare de Roissy-en-France », décembre 1971, p. 2 (source Archives Aéroports de Paris, bordereau n° 303).

⁶⁷ Lettre de Marcel ROUX faisant référence aux analyses de Marcel LODS : « À propos des deux solutions pour Roissy », Paris, le 13 janvier 1972 (source Archives Aéroports de Paris, boîte 16, bordereau n° 1988072).

⁶⁸ Lettre de Marcel LODS à André DECELLE, Président du conseil d'administration, Paris, le 12 janvier 1972 (source Archives Aéroports de Paris, boîte 16, bordereau n° 1988072).

«Le cas des aéroports est un exemple particulièrement frappant. Le Bourget a suffi durant des années. Puis vint Orly dont la première gare prétendait être définitive. Au bout de peu d'années, on ajouta (solution de désespoir) l'aérogare Ouest à l'aérogare Sud [...]. Puis, vint Roissy — avec son plan d'ensemble ne ressemblant nullement à Orly [...]. Aujourd'hui, alors que le premier satellite n'est pas encore en service, on envisage un aspect tout autre pour le second. [...] Je crois, donc, que la première qualité de l'habitation de demain, de l'usine de demain, de la cité de demain, sera la faculté d'adaptation maximum à des missions qu'il est impossible de préciser à l'avance⁶⁹.»

Lorsque se consolide le plan d'ensemble du nouvel aéroport, Paul Andreu revient lui aussi sur la question de la réversibilité et précise le concept de la future unité centrale prévue pour occuper le cœur de l'aéroport. Il s'agit là de développer pour l'aéroport une nouvelle centralité, faisant fonction à la fois d'«attracteur» accueillant commerces et services urbains, et de «diffuseur» pour les liaisons terrestres. Élaboré avec l'architecte Claude Parent qui en assurera par la suite la mise en œuvre, le concept d'aménagement privilégie une vision systémique de l'aménagement, associant le temps comme nouvelle dimension projectuelle.

«Nous ne proposons pas pour l'unité centrale un plan de masse définissant l'implantation des différentes fonctions et la succession de leur mise en place dans le temps, mais plutôt un système qui, fixant le moins possible d'éléments, définit la manière dont des éléments, mal connus aujourd'hui, pourraient s'articuler dans un ensemble vivant d'où le hasard et l'évolution ne seraient pas exclus. [...] L'absence de programme détaillé [est] l'essence même de l'unité centrale. [Il faut] concevoir cette unité en fixant des règles à son développement sans pour autant vouloir maîtriser complètement la forme finale de ce développement⁷⁰.»

Les architectes puisent dans les débats en cours sur la création des villes nouvelles en région parisienne. «La conception du “germe” prévu par l'équipe responsable de la ville nouvelle “Le Vaudreuil”, dans la mesure où elle essaie de définir un centre qui soit une entité à tous les stades, largement imprévisibles d'ailleurs de son développement, constitue pour nous un exemple.» Poursuivant sur les concepts en débat, les architectes opposent à la logique classique du lotissement, celle des mégastructures, dont ils rejettent la dimension utopique, mais reprennent l'idée spatiale : «Nous n'en avons retenu que le désir d'aller vers un rassemblement plus grand, une organisation plus libre et moins farouchement cloisonnée de l'espace⁷¹.» [◇→21] Rompant avec les principes de composition mis en œuvre dans les aéroports d'Orly et JFK, Andreu et Parent proposent une structure de développement, ouverte et linéaire, autorisant l'hétérogénéité des formes et des dimensions, permettant différents scénarios possibles d'agencement des bâtiments et des fonctions. Cette indifférenciation de la structure spatiale par rapport aux composants urbains fait écho aux réflexions parallèles des «visionnaires de l'architecture» dont Parent fait

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ Paul ANDREU, Pierre BACHELEZ, «Aéroport de Roissy-en-France, Étude préliminaire de l'unité centrale», conseil d'administration d'ADP, 16 mai 1973, p.1 (source Archives Aéroports de Paris, boîte 38).

⁷¹ *Ibid.*, p.2.

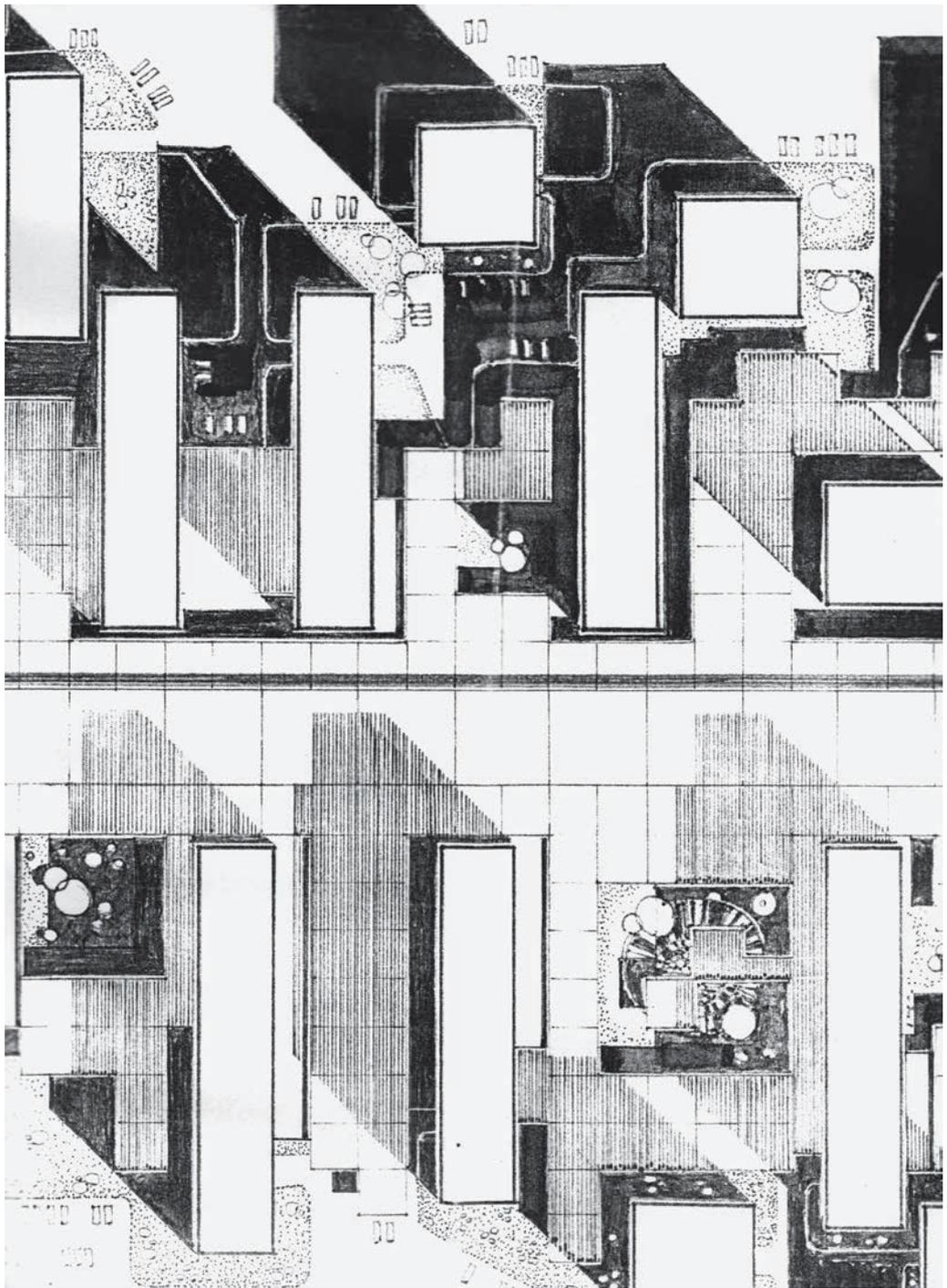
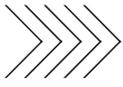


FIG. 21 || Paul ANDREU, Pierre BACHELEZ en collaboration avec Claude PARENT, « Étude préliminaire de l'unité centrale », 1973, aéroport de Roissy-en-France.

Comment caractériser une nouvelle centralité périphérique ? Orly et Idlewild avaient investi cette question en imaginant des mégastructures, des *plazas*, des attractions. Les concepteurs de Roissy la reformulent : Comment initier, développer et renouveler un centre à tous les stades du projet ? Claude Parent collabore au projet de création d'une unité centrale, sorte de noyau urbain qui accueillerait des fonctions communes destinées à l'ensemble de l'aéroport. Le projet suggère une structure spatiale dont les composants et les interstices pourraient accueillir les futurs programmes à venir, sans pour autant préjuger de leur nature.



Chapitre 7

La leçon

|| Méga-Airport : le monde à portée de main

Les deux chocs pétroliers successifs que subissent les années soixante-dix amorcent les prémices d'une crise chronique de l'aviation et de ses infrastructures, aggravée par l'introduction de procédures plus contraignantes et l'intrusion du terrorisme. Cette transition brutale n'interrompra pas pour autant l'aventure *aérourbaine*. Malgré des critiques grandissantes sur le gigantisme des installations, malgré la montée en puissance des pressions environnementales, le développement des aéroports se poursuit et s'amplifie même, du fait de la diffusion du transport aérien à un public de plus en plus nombreux.

À Roissy, les données se modifient dès avant l'ouverture de l'aéroport. Les flux de passagers s'intensifient. Par ailleurs, la taille croissante des avions s'accommode mal du principe de circulation autonome des aéronefs autour de Roissy 1. Ces données fonctionnelles conduisent à imaginer des halles linéaires sur lesquelles viendront se greffer les avions comme des chevaux dans une écurie. Le parcours des passagers est aussi réinterrogé : « Notre souhait était de faire en sorte que le passager sache très vite où il devait aller, que de la route il repère d'ores et déjà où se trouvait son avion. [...] Ce qui nous a engagés dans une voie que l'on développe encore aujourd'hui : la transparence et la proximité visuelle des espaces que l'on côtoie¹. » Roissy 2 s'engage donc avec de nouveaux concepts². Le processus séquentiel selon lequel les aéroports vont s'édifier l'un après l'autre, procède à la fois des difficultés d'investissement que rencontre l'entreprise, et des incertitudes à venir qu'il faut pouvoir juguler. Avancer par étape

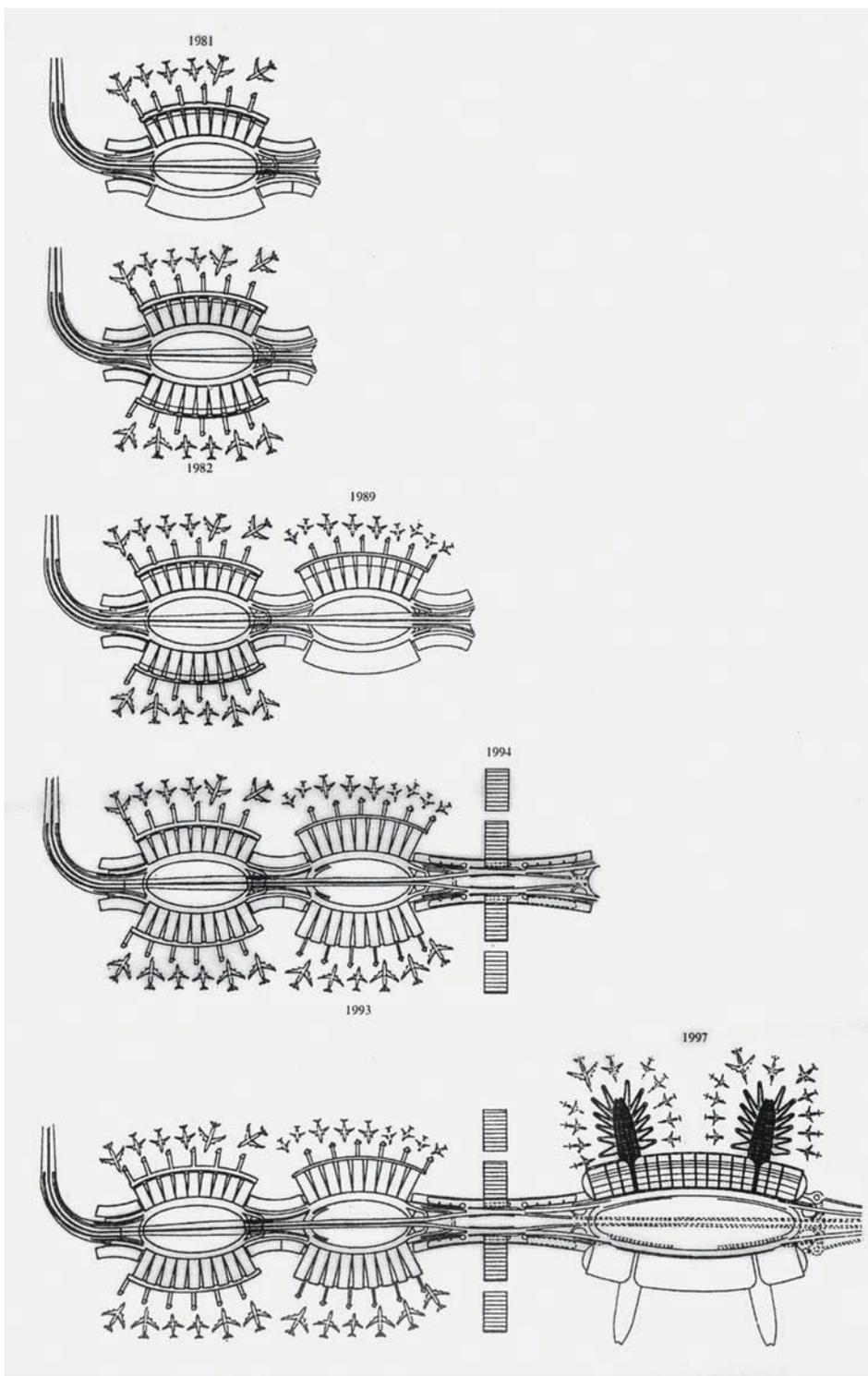


FIG. ◇ 2 || Roissy 2, développements successifs, 1981-1997.

Le système de Roissy 2, dont la croissance se poursuit encore, s'est développé selon un schéma conçu par segments autonomes. Après les quatre premiers modules, se réalise la gare TGV puis une troisième génération d'aérogares, qui s'incarnera dans les modules 2F et 2E. Dans cette logique de stratification qui tente de maîtriser la croissance et l'incertitude, les modules anciens se transforment, les nouveaux se greffent, consolidant au fur et à mesure une mégastructure.

dans un système d'ensemble : c'est le principe adopté pour la nouvelle génération d'aérogares qui va s'édifier. Le dispositif retenu pour Roissy 2 privilégie un développement segmenté et continu, par addition successive d'éléments. Articulé autour du sillon linéaire dessiné par les infrastructures autoroutières, un ensemble de 8 modules est planifié, chaque fragment étant susceptible d'accueillir une capacité de près de 5 millions de passagers par an — Roissy 1 peut en accueillir 10. Quatre modules sont ainsi réalisés jusqu'à l'arrivée en 1994 de la future gare d'interconnexion TGV. [◇→2]

Cette transition coïncide avec l'avènement de l'ère des *hubs*. Mis en place avec la libéralisation du transport aérien, ce dispositif de concentration des flux est adopté peu à peu par les grandes compagnies aériennes qui y voient là un moyen de rentabiliser leurs flottes en rapatriant leurs avions sur une plateforme unique. Ces données, conjuguées à la complexité croissante des parcours passagers — formalités, sûreté, attentes... —, remettent en cause l'intérêt de l'éclatement des aérogares en petits modules. Il devient nécessaire de re-centraliser l'ensemble en créant des unités plus importantes. Quinze ans après l'ouverture de Roissy, une troisième génération d'aérogares s'échauffe, dont 2F sera le premier prototype, achevé en 1998. La reprise est perpétuelle dans un aéroport, ce qui fait dire à Paul Andreu que « chaque projet est un monde clos et complet et, dans le même temps, une partie seulement d'un ensemble plus vaste, que l'on reconstruit en permanence. [Chaque projet] est un élément détaché du corps éclaté de la ville³. » Dans cette structure, les aérogares se transforment, les nouvelles s'agrègent, interrogeant à chaque fois les parties et le tout, dessinant peu à peu un fragment urbain d'un genre inédit. Le système Roissy 2 figure à la fois une aérogare, une infrastructure, un nœud de transports, un ensemble urbain, un dispositif de croissance par séquence. [◇→3 et ◇→4] Ce développement spectaculaire de l'aéroport stimule à son tour d'autres projections, redoublant la portée de l'extension aéroportuaire. « Roissy-en-France vit déjà en l'an 2000 », titre *Le Parisien* dès 1988⁴. « Au carrefour de l'Europe, grâce à l'aéroport Charles-de-Gaulle et la future interconnexion TGV, Roissy-en-France attire les investisseurs qui voient en ce village le futur "centre du monde". » Roissy projette de réaliser un « hypermarché du 3^e type » : « La robotique y tiendra une place prépondérante. L'objectif, en finir avec les problèmes posés aux consommateurs (files d'attente, insécurité dans les parkings)⁵. » « Roissy Charles-de-Gaulle : Voyage au sol » titre encore *L'Express* en 1989, qui consacre un dossier spécial à cette « Odyssée du futur » : « Roissy, c'est avant tout un fantôme, un mirage, une fiction. Un *no man's land* entre le quotidien et l'aventure, une arche de Noé où se croisent, sans se mêler, hommes d'affaires en pardessus et vacanciers "sans" dessus dessous. Roissy [...]. On y trouve tout. Le convenu et l'inconvenant, la solitude et la foule, le sourire et l'indifférence. [...] Alors à quoi bon prendre l'avion⁶ ? » Plus qu'un

¹ Jean-Michel FOURCADE, « De CDG1 à CDG2E, Architectures » in *Les portes du ciel, Architectures aéroportuaires*, Les cahiers des semaines des savoirs, Aéroports de Paris, 1999, p. 21.

² Esquissés dès 1969, les premiers plans de Roissy 2 sont publiés en 1971, en même temps que les études et réalisations en cours de l'aérogare 1. « Roissy-en-France », *Architecture d'Aujourd'hui*, n°156, juin-juillet 1971, p. 25.

³ Paul ANDREU, 10 juin 2002, www.paul-andreu.com.

⁴ « Roissy-en-France vit déjà en l'an 2000 », *Le Parisien*, Le 5 mai 1988.

⁵ *Ibid.*

⁶ « Roissy Charles-de-Gaulle, Voyage au sol », Numéro spécial sur Roissy, *L'Express Paris*, 1991, p. 7.



CUTAWAY AXOMETRIC PROJECTION

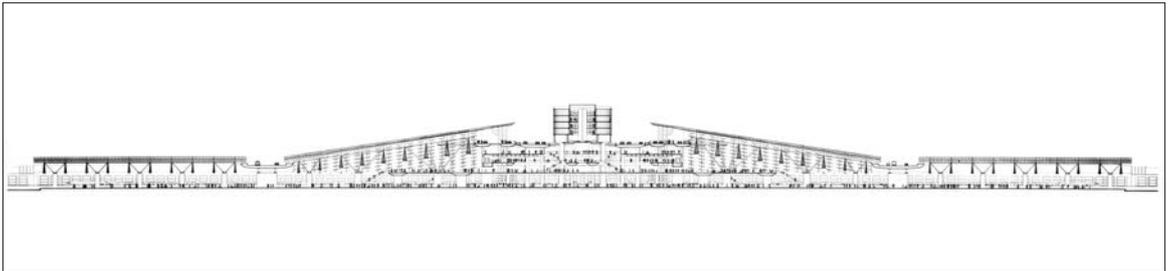
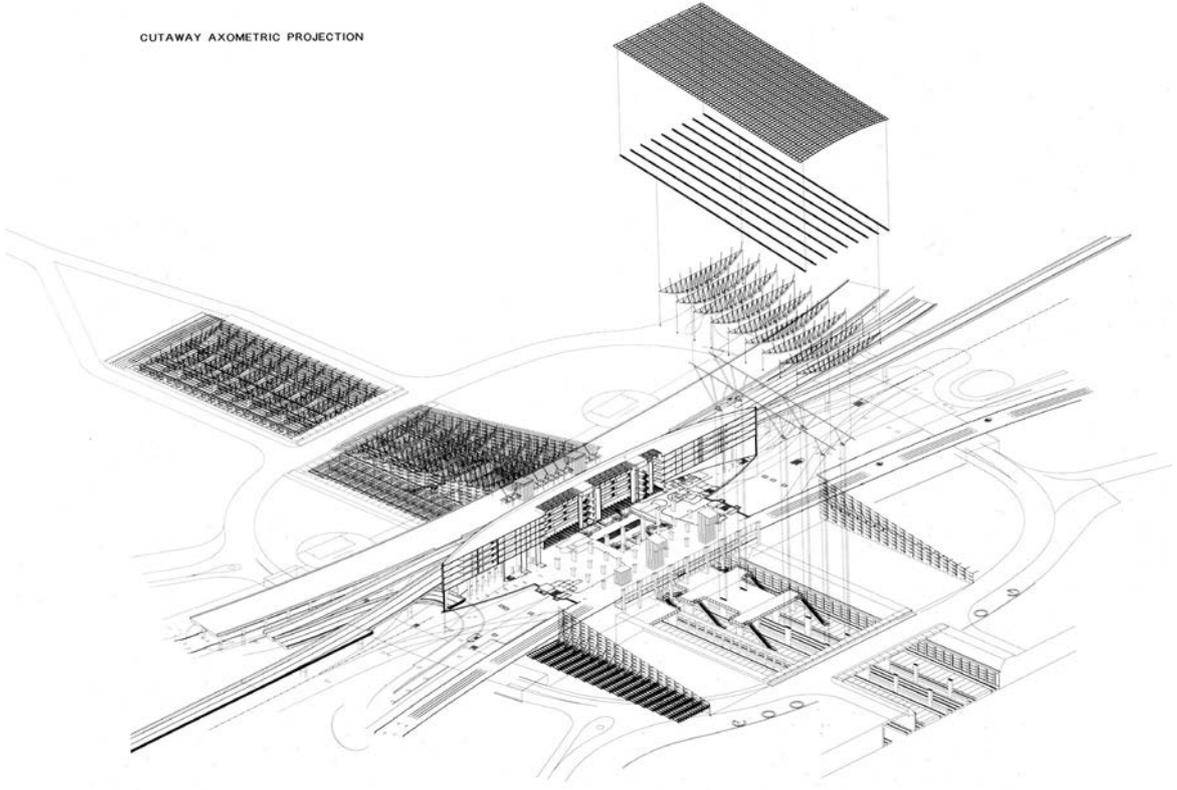


FIG. 3 || Le complexe gare-hôtel de Roissy 2, architectes Paul Andreu, Jean-Marie Duthilleul, ADP, AREP-SNCF. Vue de l'hôtel avec la circulation des navettes intra-aéroport ; vue du hall intérieur de la gare, photographies Paul Maurer ; axonomie éclatée de la structure de la toiture de la gare TGV ; coupe sur l'ensemble de la gare.

La réalisation, au cœur de Roissy 2, d'une gare TGV doublée d'une deuxième gare de transports urbains RER, marque l'entrée de l'intermodalité dans l'aéroport. Les différentes strates dédiées à des flux distincts (longue distance, interurbain et intra-aéroport), se superposent sous une verrière à travers laquelle on peut apercevoir les avions en vol. Les passagers convergent vers l'atrium central couronné par un hôtel conçu par Andrée Putman. En coupe, l'ensemble fait écho au complexe-gare qu'avait dessiné, pour Milan, Antonio Sant'Elia.

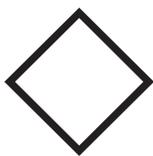


Bibliographie

La bibliographie qui suit, recense les principaux ouvrages dont les approches et thèmes de réflexion m'ont inspirée pour réaliser cette enquête. La sélection ne reprend pas les ouvrages plus spécifiques — notamment ceux relatifs aux périodes historiques étudiées —, qui m'ont été utiles pour renseigner et argumenter les différents jalons de l'étude. On ne trouvera pas ici non plus la liste complète des ouvrages sur l'histoire des aéroports, excepté quelques références structurantes.

Le point de départ de la recherche se situe tout d'abord dans l'étude d'un certain nombre de paradigmes saillants de la ville contemporaine. La ville globale (Sassen), l'espace des flux (Castells) la ville générique (Koolhaas), la ville des cyborgs (Picon) : des questions imminentes sont posées aux concepteurs des villes et à leurs outils de représentation et de projection. Ces analyses de la globalisation contemporaine et de son rapport aux mutations urbaines, gagnent à être enrichies d'une mobilisation interdisciplinaire, comme l'attestent les nombreuses contributions issues de champs divers et souvent croisés. Dans cette perspective, l'apport de l'histoire, son approche de la longue durée et des processus sociohistoriques s'avèrent féconds pour aider à dénouer les phénomènes à l'œuvre et explorer les voies de leur maîtrise.

Cette volonté d'emprunter les chemins de l'histoire pour comprendre les significations de la ville contemporaine se double du souhait de mieux cerner les articulations nouées entre la ville et la technique, entre la société et l'innovation. On le sait, l'urbanisme et l'architecture modernes ont été influencés par la marche en avant des techniques ainsi que par une série d'objets qui ont eu un impact à la fois pratique et symbolique. Loin d'une vision déterministe et causale de la rencontre d'une innovation technique et d'un environnement donné, les appels vibrants de Marc Bloch et Lucien Febvre dès les années trente, nous invitent à étudier de plus près le jeu d'influences entrecroisées et multiples qui façonnent la technologie et la société. En cela, nous nous



inscrivons aussi dans les pistes tracées par Bernard Lepetit qui soulignait « la manière complexe dont le système urbain [...] est à la fois une variable explicative et une variable expliquée [...], à tout instant engagé dans un processus historique de transformation de lui-même ».

C'est dans le cadre de cet agenda de recherche que s'inscrit cet ouvrage qui porte sur les relations entre l'urbanisme et la mobilité aérienne. Depuis près de 250 ans, les techniques de déplacement ont suscité une mutation profonde des perceptions de l'espace, dont Marc Desportes et Christophe Studeny ont rendu compte dans leurs ouvrages respectifs. Avec l'avènement de la mobilité aérienne et de la culture numérique, ce processus de métamorphose de notre environnement est encore loin d'être achevé, au point que le Mobility Turn, comme l'a baptisé John Urry, figure désormais comme l'un des paradigmes essentiels du renouvellement des études urbaines.

Pour comprendre l'empreinte profonde du vol aérien sur l'espace urbain, il s'est avéré essentiel de prendre en compte l'étude des représentations, des réceptions et des pratiques qui travaillent le champ de la mobilité aérienne et de ses infrastructures. C'est dans cet esprit que l'enquête a entrepris de s'intéresser aux discours, images et projets qui ont présidé à la conception des aéroports. Ce faisant, elle a tenté de mettre à jour cet espace du projet et l'imaginaire qui le façonne.

Le propos a donc consisté à modifier le prisme d'étude des objets et lieux aéroportuaires en inscrivant leur histoire, d'une part dans l'analyse des représentations urbaines, stigmates vivants de leur processus de construction culturelle, d'autre part dans une confrontation aux problématiques des segments les plus dynamiques de l'historiographie urbaine contemporaine : l'histoire globale, l'histoire culturelle, l'histoire visuelle, la micro-histoire ou encore l'histoire de la mobilité. S'agissant de la culture aérienne, cette mobilisation interdisciplinaire n'est pas nouvelle et nous nous appuyés sur les travaux de Joseph Corn, Christoph Asendorf, Robert Wohl ou David Pascoe. En nous inscrivant dans leurs pas, nous avons aussi voulu montrer qu'un objet aussi complexe que celui des aéroports ne peut être problématisé de manière heuristique qu'en enrichissant les corpus, en croisant les sources, en contextualisant les discours, en faisant converger les propos.

Ville contemporaine

- Marc AUGÉ, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.
- Manuel CASTELLS, *La société en réseaux, L'ère de l'information* [1996], Paris, Fayard, 2001.
- Mike DAVIS, *City of Quartz, Los Angeles, Capitale du futur* [1997], Paris, La Découverte, 2000.
- Hans IBELINGS, *Supermodernisme, L'architecture à l'ère de la globalisation*, Paris, Hazan, 2003.
- Rem KOOLHAAS et al. (eds), *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, ACTAR, 2001.
- Antoine PICON, *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 1998.
- Saskia SASSEN, *La globalisation, Une sociologie*, Paris, Gallimard, 2009.
- Deyan SUDJIC, *The 100 mile City*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1992.
- John URRY, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.
- Melvin WEBBER, *L'urbain sans lieu ni bornes* [1964], La Tour d'Aigues, Les Éditions de l'Aube, 1996.

Technique et société

- Marc BLOCH, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, pp. 23-32, in *Mélanges historiques*, Paris, SEVPEN, 1963, tome II, pp. 833-838.
- Michel DE CERTEAU, *L'invention du quotidien*, tome I, *Arts de Faire*, Paris, Gallimard, 1990.
- Joseph CORN (sous la dir. de), « Rêves de futur », *Culture technique*, n° 28, 1993.
- Michel CROZIER, Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil, 1981.
- Lucien FEBVRE, « Réflexions sur l'histoire des techniques », *Annales d'histoire économique et sociale*, n° 36, novembre 1935.
- Patrice FLICHY, Antoine PICON (sous la dir. de), « Technique et Imaginaire », *Réseaux*, Hermès Science, vol. 19, n° 109, 2001.
- Leo MARX, *The Machine in the garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press, 1999.
- David E. NYE, *Narratives and Spaces : Technology and the Construction of American Culture*, Exeter, University of Exeter, 1997.

Imaginaire et représentations

- Gaston BACHELARD, *L'air et les songes, L'imagination en mouvement* [1943], Paris, Éditions José Corti, 1994.
- Bronislaw BACZKO, *Lumières de l'utopie*, Paris, Payot, 1978.
- Michael BAXANDALL, *Formes de l'intention, Sur l'explication historique des tableaux*, Ville, Éditions Jacqueline Chambon, 1991.
- Michel FOUCAULT, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969.
- Michel FOUCAULT, *Les mots et les choses*, Paris, Gallimard, 1966.

François HARTOG, *Régimes d'historicité, Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

Paul RICŒUR, *Du texte à l'action, Essais d'Herméneutique II*, Paris, Seuil, 1986.

Paul RICŒUR, *L'idéologie et l'utopie*, Paris, Seuil, 1997.

Michèle RIOT-SARCEY, Thomas BOUCHET, Antoine PICON (sous la dir. de), *Dictionnaire des utopies*, Larousse, 2002.

Histoire de l'architecture et de la ville

Michel AGIER, Bernard LEPETIT (sous la dir. de), « La ville des sciences sociales », *Enquête : Anthropologie, histoire, sociologie* (Marseille), n°4, 1996.

Jean-Louis COHEN, Hubert DAMISCH (sous la dir. de), *Americanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, Paris, EHESS, Flammarion, 1992.

Jean-Louis COHEN, *Scènes de la vie future : L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique, 1893-1960*, Centre canadien de l'architecture, Paris, Flammarion, 1995.

Jean DETHIER, Alain GUIHEUX, *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Éditions du Centre Georges-Pompidou, 1994.

Rem KOOLHAAS, *New York délire, Manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002.

Bernard LEPETIT, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin-Michel, 1988.

Reinhold MARTIN, *The Organizational Complex, Architecture, Media and Corporate Space*, Cambridge, MIT Press, 2003.

Lewis MUMFORD, *La cité à travers l'histoire* [1961], Paris, Seuil, 1964.

Dominique ROULLARD, *Superarchitecture, le futur de l'architecture*, Paris, Éditions de La Villette, 2004.

Histoire de la mobilité

Christoph ASENDORF, *Super Constellation, Flugzeug und Raumrevolution*, Vienne, Springer, 1997.

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

Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

Mathieu FLONNEAU, Vincent GUIGUENO (sous la dir. de), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

David PASCOE, *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, 2001.

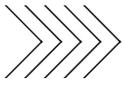
David PASCOE, *Aircraft*, Londres, Reaktion Books, 2003.

Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

Andrew WALKER, Rachel K. WARD, *Terminal 5*, New York, Lukas and Sternberg, 2004.

Robert WOHL, *A Passion for Wings, Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven, Yale University Press, 1994.

John ZUKOWSKY (eds), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, New York, The Art Institute of Chicago and Prestel Verlag, 1996.



Table

<i>Introduction</i>	
La ville miroir	5
<i>Chapitre 1</i>	
La fiction	13
<i>Chapitre 2</i>	
La réforme	49
<i>Chapitre 3</i>	
L'emblème	87
<i>Chapitre 4</i>	
Un monde en soi	123
<i>Chapitre 5</i>	
La vitrine	163
<i>Chapitre 6</i>	
Le prototype	197
<i>Chapitre 7</i>	
La leçon	241
<i>Conclusion</i>	
La scène du futur	285
Bibliographie	295