

du XIXe siècle (Sauget, 2009), désormais propulsées au rang de centres, centre d'affaires mais aussi en tant que nœud de réseau, centres d'une géographie topologique de la ville.

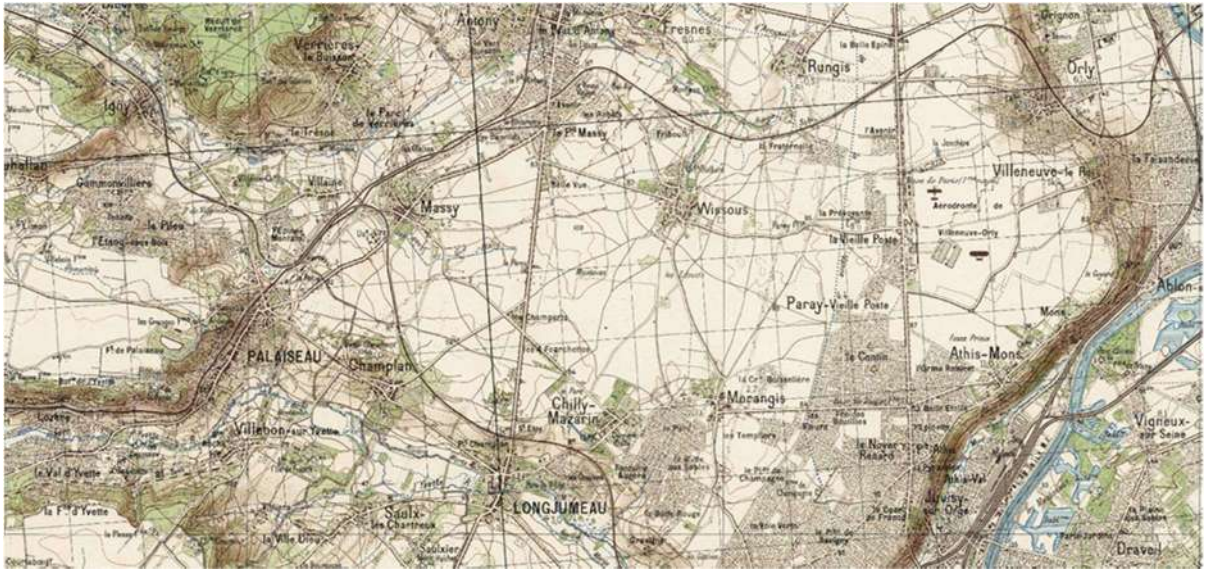


Figure 8 Extrait de la carte IGN 1/50000e 1938 comprenant l'aérodrome de Villeneuve Orly, actif depuis 1919, aux marges méridionales de l'agglomération parisienne



Figure 9: Extrait de la carte IGN de Corbeil-Essonnes en 1982. Orly est alors totalement encerclé par le tissu urbain. La zone non urbanisée s'explique uniquement par la disposition NE-SO de la piste la plus longue 06/24. A proximité se tient le MIN de Rungis, l'un des principaux pôles d'activité franciliens

La prospective fait entrevoir le même type de processus pour les aéroports périurbains construits à partir des années 1970, grands hubs actuels qui se voient rattrapés par l'urbanisation des années 1990 ou 2000 en Europe (CDG, MXP, voire FRA ou ZRH au cœur d'une zone verte centrale protégée dans l'agglomération). Une course à la distance est observée pour les aéroports les plus récents pour se prémunir de cette immixtion voire confrontation avec l'urbain. Oslo Gardermoen (1999) à 50 kms du centre d'Oslo éloigné du tissu urbain. Narita (1978) à 76 kms de la gare de Tokyo, lui est en lisière de tissu urbain. La création d'une insularité est encouragée, y compris sur de réels espaces

insulaire (Osaka Kansai) (Ageron, 2013) qui participent ensuite de la patrimonialisation, insistant sur le caractère exceptionnel de leur site.

La multiplication des conflits d'aménagement prouve que l'acceptabilité sociale d'une telle infrastructure est diverse, élevée en Asie, faible en Europe, dépendant du discours afférent (symbole du progrès et de l'émergence en Asie, archétype d'une mondialisation crainte en Europe). Même s'il ne s'agit pas d'une préoccupation majeure, la patrimonialisation d'une infrastructure acceptée est plus facile car elle se transforme en *flagship* et/ou *landmark*, métonymie de la puissance urbaine.

Néanmoins ce décentrement n'est-il pas passager tant l'échelle de la région urbaine (Scott, 2001) constitue désormais le cœur d'un projet métropolitain voire l'échelle adéquate d'une écriture patrimoniale de la mondialisation ? La prise en compte de l'échelle de la région urbaine, entendue comme étendue topographique d'une agglomération incluant son hinterland et la prise en compte de l'échelle mondiale, faisant fonctionner les régions urbaines en réseau tendent à faire de l'aéroport un nouveau centre de commandement qui incite à sa reconnaissance comme patrimoine possible. En effet, le patrimoine, relié à la centralité, est ainsi relié au pouvoir, lieux d'expression de la puissance par la monumentalité. Or, les aéroports, en tant que systèmes, parviennent à concilier le mobile et l'immobile, l'iconique et le mouvant, le topographique et le topologique. En tant que vecteurs d'une époque, celle de la mondialisation contemporaine des flux *en lien* avec un enracinement géographique, leur patrimonialisation est possible.

Cette nouvelle centralité patrimoniale est également favorisée par l'élargissement des périmètres touristiques *via* l'architecture emblématique et prend certainement des formes nouvelles (Renard, Gravari Barbas, Fagnoni, in p. 186). En effet l'archi emblématique ou *flagship* investit les marges ou les centralités délaissées. Or si l'on raisonne à l'échelle de l'agglomération, les aéroports-hubs jouissent le plus souvent d'une situation sur le front d'urbanisation (géographiquement en marge temporaire car en voie d'intégration). Les aéroports de première génération (années 1910-1940) eux sont intégrés dans le tissu urbain dense. La patrimonialisation de tels lieux s'accélère lorsque la fonction aéroportuaire disparaît comme le montre le cas de Tempelhof. L'aéroport historique de Berlin-Ouest, celui qui a permis d'affronter le blocus de 1949 devient un parc en 2010, après une opération citoyenne visant à faire du site désaffecté depuis 2008 un parc urbain. Le 25/5 2014, les Berlinoises se prononcent contre le réaménagement du site sur une partie duquel -25 % environ-- devait être construit un nouveau quartier comprenant notamment 4700 logements. Ce refus constitue la preuve d'une appropriation rapide par les habitants de l'aéroport comme espace de loisirs²⁹. Mais le conflit autour de l'avenir de Tempelhof prouve également que les aéroports de centres villes, qu'ils soient désaffectés ou en activité, sont des lieux perçus comme des opportunités à forte rentabilité potentielle. Les promoteurs veulent donc l'investir à tout prix, si possible avant les concurrents. Le phénomène s'apparente à la gentrification pour l'habitat résidentiel, les nouveaux propriétaires espérant dans les deux cas une profitabilité.

Le patrimoine contribue à produire de la centralité à l'échelle métropolitaine comme à Los Angeles, conurbation qui multiplie les centralités secondaires (Ghorra-Gobin, 2001 et Lefèvre P., 2009). Cette

²⁹ <http://www.konbini.com/fr/tendances-2/berlois-projet-immobilier-tempelhof/> <http://www.berliner-zeitung.de/tempelhofer-feld/tempelhofer-feld-die-wichtigsten-fakten-zum-volksentscheid,22786336,27177366.html>

(cf destin similaire du Projet Castro pour le parc Georges Valbon de La Courneuve).

tendance centrifuge unique est à rapprocher de l'urbaphobie américaine (Salomon Carvin et Marchand, 2012). Los Angeles imaginée et considérée au XX^e siècle comme la « ville du futur » celle de l'automobilité généralisée cherche par le patrimoine à se recentraliser (Ghorra-Gobbin, in Djament Tran et San Marco, 2014) Or la centralité entretient des rapports étroits avec le métropolisation tant les deux concepts se réfèrent aux pouvoir urbain et aux fonctions qui y sont liées. Les infrastructures de transports comme Grand Central Terminal à New York participent en 1976 à la reconnaissance du Patrimoine historique urbain³⁰. Downtown LA a été refaçonné par la bibliothèque municipale centrale, la nouvelle cathédrale et le Musée d'art contemporain. Dans ce cas, la centralité naît de négociation entre acteurs : transfert de droits de construction Le patrimoine devient un élément de différenciation du CBD revitalisé. Dans ce cadre, l'aéroport-patrimoine, fragments d'histoire dans la ville du XXI^e s., agit comme un élément d'identification et de revitalisation de *suburbs* en voie de métropolisation (Fig.10).

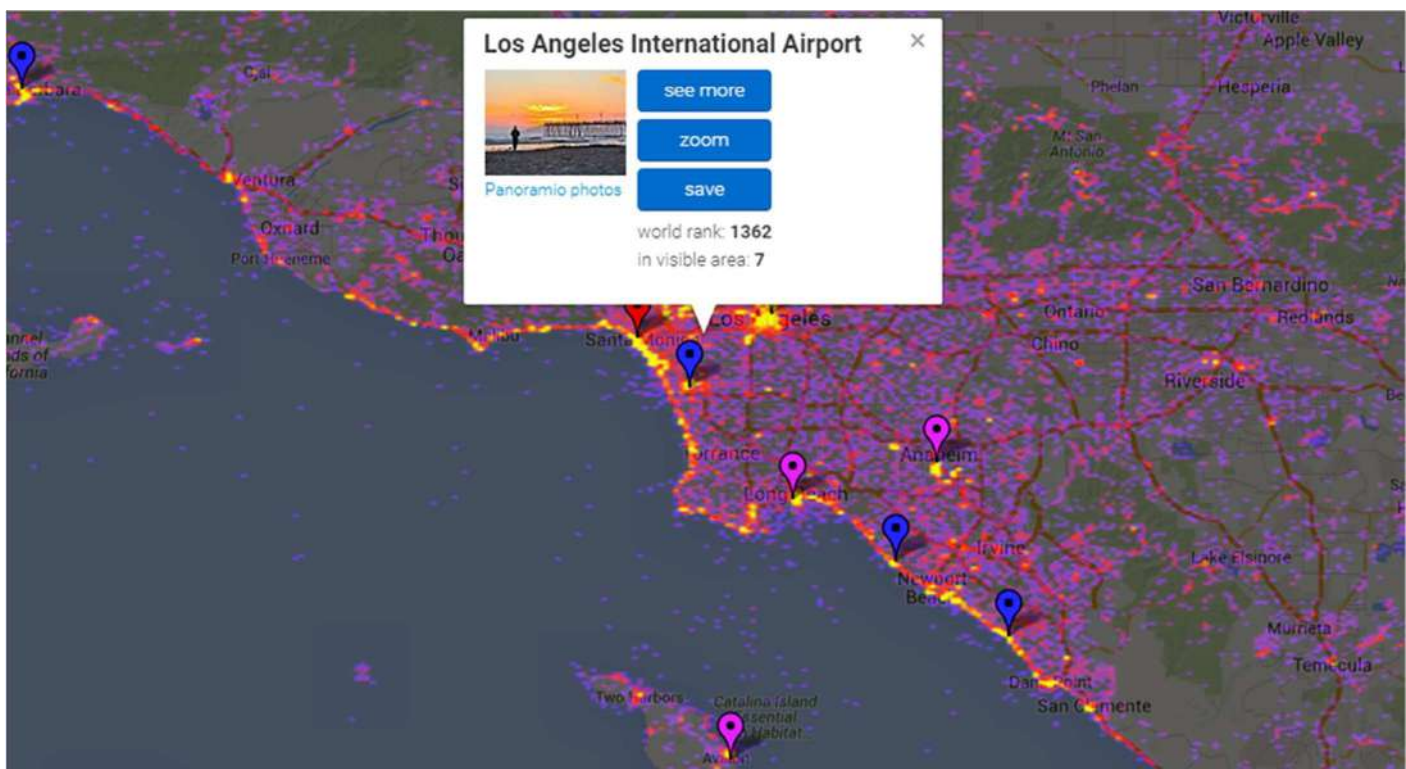


Figure 10 LAX est le septième lieu le plus photographié de l'agglomération selon <http://www.sightsmap.com/>, le 1362^e au monde d'après un référencement des Géotags présents sur les photos du site dépendant de Google Panoramio Plus la couleur est proche du jaune, plus les photos prises sont nombreuses. L'aéroport de Los Angeles apparaît comme « île de photographies » au milieu des suburbs Sud de LA. Les photos mises en ligne agissent comme une mise en patrimoine de la mondialisation en laissant une trace numérique et en révélant les points nodaux.

Sa centralité métropolitaine ainsi reconnue. « L'aéroport ne va pas tarder à remplacer la ville » selon R. Koolhaas (2011 : 53) partageant une utopie mobilière et ubiquitaire³¹.

3. La patrimonialisation des aéroports : la création d'une expérience hybride entre uniformisation et particularisme

³⁰ <http://focus.nps.gov/pdfhost/docs/NHLS/Text/75001206.pdf>

³¹. Et p. 54 « Ils sont comme les quartiers de la Ville Générique, parfois même sa raison d'être [son centre ?] »

Les nœuds de réseau contribuent à la structuration urbaine. Comme symboles de la modernité et de la post-modernité, elles accompagnent un déplacement symbolique de la centralité. Tandis que les gares sont présentées comme les "cathédrales du XIX^e s" (Sauget, 2009), les **aero-gares se présentent comme les héritières de ces dernières**, cathédrales du XX^e et XXI^e siècles. Or les cathédrales, devenue patrimoines, sont elles-mêmes synonymes de centralité dans la vie matérielle et spirituelle de la cité et en constituent un élément majeur de différenciation et d'identification urbaine. Or, « **les aéroports sont à présent parmi les éléments les plus singuliers, les plus caractéristiques de la Ville Générique, ses plus forts véhicules de différenciation** » (Koolhaas, 2011, p. 53). Si l'on suit cette analyse, on en déduit donc qu'ils se présentent comme patrimoine en construction du présent. En convoquant « des registres émotionnels » divers, ils fondent une expérience hybride de patrimonialisation spécifique, entre uniformisation fonctionnelle et particularisme identitaire à visée publicitaire.

Dans l' « *Experience economy* » (Pine et Gilmore, 1999), l'acteur économique doit faire émerger des styles de vie (*lifestyles*) identifiables par des paysages de marques *brandsapes* pour attirer le client, mis au centre de l'expérience. Certains opérateurs y réussissent en mettant en scène un ensemble de représentations liés au territoire qui les abritent : les First Nations, proches de la Nature pour Vancouver (Fig.11), l'innovation créatrice de bien-être pour Singapour-Changi.



Figure 11: Terminal International, Niveau des départs, Vancouver Intl Airport Célébrant "Spirit of the Sea", le design et la disposition du YVR West Chevron interior comporte de l'eau courante, de la pierre sculptée des peintures et un aquarium de 30,000 gallons figurant le paysage de la côte ouest, la transformation de la vie urbaine à la vie maritime. The plaza features the work of renowned sculptor Dempsey Bob with his spectacular yellow cedar carved 'Raven Creek Woman' and the Pacific Passage in the East Chevron celebrates the art, and the dramatic setting of the Pacific Coast. <http://sharpdiamond.com/projects/vancouver-international-airport-yvr-interiors/>

Ainsi, Paul Andreu revendique la création de « *lieux qui permettent de se découvrir et d'exister avec plus d'intensité* » (Andreu in Andreu, Roseau, 2014 : 18). Cela accompagne l'individualisation des trajectoires de mobilités et la demande d'intensification des expériences. Les aéroports, en tant que

lieu de passage où le voyageur est captif de plus en plus longtemps³² veulent revendiquer la « *qualité du lieu* » (Knox, 2011), une qualité de vie urbaine propice à la consommation. En Asie ou au Moyen-Orient, l'aérogare est « une ville en continu » (Gwiadzinski, 2003). Son design et la promotion de sa patrimonialisation comme *landmarks* deviennent des vecteurs de sa rentabilité. Dans ces conditions, le régime d'historicité du patrimoine change ? D'instrument de conservation ou révélation du passé sous forme de mémoire concrète, l'aérogare envisagé comme patrimoine exalte le présent voire l'instant³³ comme expérience de consommation. Parmi les activités disponibles au sein de l'aérogare figure le *plane spotting*, rare plaisir gratuit³⁴, déjà présent dans « 1 dimanche à Orly ». La mise en scène des espaces intérieurs constitue un argument de choix dans la diversification des activités non aéronautiques, afin d'inciter à seul consommer (zone publique/ zone réservée). Les gestionnaires rivalisent d'imagination pour paraître original et faire des activités proposées un argument de différenciation, un avantage compétitif.



Figure 12 : Une des 29 chambres de cet ancien B747-200 reconverti en hôtel Jumbo Stay sur le tarmac de l'aéroport d'Arlanda (Source : <https://blog.klm.com/weird-places-the-jumbo-jet-hotel/>). Cette suite est affichée à 195 € la nuit (<https://secure.dormproject.ch/online/>)

Toutes ces expériences s'appuient sur la volonté de promouvoir le dépaysement, anticipant ou prolongeant le voyage, en fabricant, comme à Vancouver une authenticité patrimoniale. Il participe également comme à Arlanda à la promotion du bien-être (Fig.12), ayant pour objectif de faire disparaître tout stress, pourtant inhérent aux non-lieux. Certains événements comme l'organisation et la retransmission de l'opéra de Donizetti, *L'Elixir d'Amour*, le 17/9/2015 au sein même du terminal de Milan Malpensa³⁵ montre combien les opérateurs aéroportuaires veulent faire des terminaux des lieux d'expérience. L'objectif est ici de renouer avec l'image des aéroports comme lieu de rencontres et de retrouvailles.

³² Cf la stratégie des hubs du Golfe Persique proposant des tarifs très bas à la condition de faire escale une grande partie de la nuit dans les terminaux de Dubaï, Abu Dhabi ou Doha. Par exemple, un vol Paris-Pékin *via* Doha sur Qatar Airways en novembre 2015 nécessite une escale de 12h10, de 23h25 à 11h35! <https://booking.qatarairways.com/nsp/views/index.xhtml>

³³ Comme objet d'étude mémoriel, il tend ainsi à conforter les analyses de F. Hartog (2003) sur le présentisme
³⁴ Désormais monnayé par les opérateurs aménageant des terrasses dédiées à l'instar de Zurich Flughafen, 5 CHF l'entrée <http://www.aeroport-de-zurich.com/passagers-et-visiteurs/shopping-et-decouverte/excursions-a-l-aeroport/terrasses-panoramiques>

³⁵ Chacun des actes prenant place dans un espace différent du terminal <https://www.youtube.com/watch?v=L8C5EaH6QSS>