

Ainsi, l'aérogare fait partie des lieux progressivement marqués par le régime de familiarité (Thevenot, 2006). Le lien émerge au terme d'un processus entre la personne et ses entours (humains comme non humains), une interaction née de la pratique et de l'appropriation des objets qui peuplent ces entours. Comme « *ils génèrent des mouvements de masses, des nouvelles formes d'architectures iconiques, des nouveaux modèles de résidences* » (Urry, 2008 : 35), ils construisent un nouvel Habiter, celui du transit qui doit offrir fluidité, sécurité et bien être.

Conclusion : la patrimonialisation des aéroports, un processus émergent

La patrimonialisation des aéroports telle qu'elle est décrite ci-dessus, n'est nullement généralisée. Mais la recherche de diversifications des revenus non aéronautiques de la part des opérateurs aéroportuaires conduit à développer ce type d'approche, qui s'apparente au développement d'un « *tourisme de niche* » (Novelli, 2005). Celui-ci peut être favorisé par la demande d'un tourisme urbain alternatif en lien avec des pratiques de mobilités qui se massifient tout en s'individualisant. En effet, l'insertion de l'aéroport au sein du tissu urbain légitime la visite de celui-ci comme élément de distinction urbaine (2.). Le regard porté sur lui évolue : d'un non-lieu, il devient potentiellement un actif patrimonial à faire fructifier.

Le regard du touriste peut s'avérer double : se pencher d'abord sur le bâtiment en lui-même vu du ciel ou à hauteur d'homme (1.), s'immerger à l'intérieur pour vivre des expériences spécifiques (3.). Ce dernier type de tourisme semble de plus en plus exclusivement réservé au passager en transit, celui qui peut démontrer son identité et muni de son billet. En effet, au temps du renforcement des mesures sécuritaires, la question du devenir des zones publiques au sein des aéroports est posée. L'accès aux aménités culturelles inscrites au sein des terminaux en zone réservée restreint leur fréquentation aux seuls voyageurs. Ainsi à Amsterdam Schiphol, la bibliothèque de 1200 volumes en 29 langues³⁶ et la succursale du Rijksmuseum sont situées en zone réservée. Or développer une véritable urbanité des aéroports supposerait de disposer de ces services en zone publique. Mais, l'offre culturelle est considérée comme un avantage comparatif vis-à-vis des autres plates-formes dont seuls les clients doivent profiter. Installer un musée au sein de l'aéroport peut servir également à légitimer le statut de l'aéroport comme patrimoine en devenir. De fait, la multiplication de la prise en compte de la ressource patrimoniale prouve que les métropoles font preuve de créativité en valorisant ces « *héritages encombrants* » (Djament-Tran, 2013) que sont les aéroports.

Cette forme particulière de patrimonialisation, réunissant deux régimes de temporalités, le transitoire de l'expérience du passage et le permanent du monument, dessine un enjeu pour le futur du patrimoine métropolitain : n'est-ce pas une modalité de l'émergence de la patrimonialisation du présent, écriture patrimoniale de la mondialisation ?

Bibliographie :

1. Andreu, P., Roseau, N. (2014), *Paris CDG 1*, Editions B2, Paris
2. Augé, M. (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Éd. du Seuil, Paris
3. Broda, C. (2006), "An examination of a series of small structures against the criteria for defining iconic architecture" *City*, 10, 1, pp. 101-106
4. Budd, L. (2011), "From flying fields to aerocities" in Derudder, B., Hoyler, M., Taylor, P.J., Witlox, F., Elgar Publishing, Cheltenham, pp.151-161
5. Debarbieux, B (1993), [Auge M. (1992). « Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris : Seuil.] [compte rendu] » *L'espace géographique*, 22, 1, pp.90-91

³⁶ www.airportlibrary.nl/en/about-airport-library. L'entrée des livres au sein du terminal est une dynamique émergente d'échelle mondiale, de Tallinn, Philadelphie, Seattle de Nashville à Cape Town.

6. Demette, L. (2011). « Entre clôture et enfermement : la bivalence de l'espace aéroportuaire », *Cahiers ADES*, n°4, pp. 113–124
7. Dimitriou, H. (2005), 'Globalization, mega Transport Projects and the Making of Places', Paper submitted to Committee on Social and Economic Factors of Transportation, 84th Annual Meeting of Transportation Research Board, Washington D.C., January
8. Djament-Tran, G. (2013), « Patrimoine urbain, lieux de mémoire et fonctions de capitale à Berlin, de l'Unité allemande à la réunification », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], 53 / 3-4 | <http://rge.revues.org/5034>
9. Edwards, B. (2005), *The Modern Airport terminal : new approaches to airport architecture*, 2e éd., Spon Press, Londres
10. Entrikin, J.N. (1991) *The Betweenness of Place. Towards a Geography of Modernity*, Macmillan, Londres
11. Evers, N. Nordin, R. Niekemper, P. (2010), "Knowledge cluster formation in peninsular Malaysia : the emergence of an epistemic landscape", *Working Paper Series 62*, Center for Development Research, Department of Political and Cultural Change, Universität Bonn
12. Faburel, G. (2001), *Le bruit des avions : évaluation du coût social*, Ponts et Chaussées (Presses), Marne La Vallée
13. Fagnoni, E. (2015), « L'innovation muséale, une manière de réinventer le développement local » in Gravari-Barbas, M., Renard, C., *Starchitecture(s), figures d'architectes et espaces urbains*, L'Harmattan, Paris, pp. 165-184
14. Flyvbjerg, B. (2003), *Megaprojects and risks, an anatomy of an ambition*, CUP, Cambridge
15. Ghorra Gobin C. (2001), « Los Angeles et San Francisco bien des différences, mais aussi des ressemblances », *Hérodote*, 101, pp. 76-94
16. Ghorra Gobin, C. (2014) « Le patrimoine, producteur de centralité à l'échelle métropolitaine : l'expérience de Los Angeles » in Djament-Tran G. et San Marco P. *La métropolisation de la culture et du patrimoine* Paris Le Manuscrit pp. 221-242
17. Gobert, J., (2010), *Les compensations socio-environnementales : un outil socio-politique d'acceptabilité de l'implantation ou de l'extension d'infrastructures ?* Thèse de doctorat, Aménagement-Urbanisme Université Paris-Est, Créteil
18. Gravari-Barbas, M., Iosa, I. (2011), *Monumentalité(s) urbaine(s) aux XIXe et XXe siècles : sens, formes et enjeux urbains*, L'Harmattan, Paris
19. Gravari-Barbas, M. Renard, C. (2014), Une patrimonialisation sans appropriation ? Le cas de l'architecture de la reconstruction au Havre ? *Norois*, 217, 4 pp. 57-73
20. Gwiadzinski, L. (2003), *La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues
21. Hall, P. (1977), *The World Cities.*: World University Library, Weidenfeld & Nicolson, London
22. Hartog, F. (2003), *Régime-s d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Le Seuil, Paris
23. Heinich, N. (2012), *De la visibilité, Excellence et singularité en régime médiatique*, Gallimard, Paris
24. Jencks, C. (2005), *The Iconic Building - The Power of Enigma*, Frances Lincoln, London
25. Jencks, C. (2006), "Cathedral and bike shed: icons and the city" *The architectural review*. 220, 1315, 30-33
26. Kasarda, J. Lindsay, G. (2011), *Aerotropolis, the way we'll live next*, Allen Lane, London
27. Knox, P. (2011), *Cities & design*, Routledge, London; New York
28. Koolhaas, R. (2011), *Junkspace*, Payot, Paris
29. Lassen, C. (2008), "A life in corridors : social perspectives on aeromobility and work in knowledge organizations" in Cwerner S., Kesselring S. et Urry J., *Aeromobilities*, Routledge, London-New York pp. 177-193
30. Lefèvre, P. (2009), *Métropolisation et gouvernance urbaine : les dynamiques territoriales du nouveau régionalisme dans les agglomérations de Los Angeles et San Francisco* Thèse de Doctorat, Géographie, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, Toulouse

31. Levinson, D. Krizsek, K. (2010), *Planning for place and plexus Metropolitan land use and transport*, Routledge, Londres-New York
32. Levy, L. Faburel, G. (2008), "Science, Expertise, and Local Knowledge in Airport Conflicts: Towards a cosmopolitical Approach", in Cwerner S., Urry J. and Kesselring S. (dir.), *Aeromobilities*, Routledge pp. 211-224
33. Lipovetsky, G. Serroy, J. (2013), *L'esthétisation du monde*, Gallimard, Paris
34. Lussault, M. (2003), « Lieu » in Lévy J., Lussault M. Dictionnaire de géographie et de l'Espace des sociétés, Belin, Paris, pp. 559-561
35. McNeil, D. (2011), *The global architect : firms, fame and urban form*, Routledge, London-New York
36. Maurel, P. (2012), *Signes, Données et Représentations Spatiales : Des éléments de sens dans l'élaboration d'un projet de territoire intercommunal. : Application au territoire de Thau*, thèse de Science de l'information et de la Communication, Université du Sud Toulon Var, Toulon
37. Novelli, M. (2005), *Niche tourism : contemporary issues, trends and cases*, Elsevier, Oxford
38. Pearman, H. (2005), *Airports, a century of architecture*, HN Abrams, New York
39. Pine, B. et Gilmore, J. (1999), *The experience economy : work is theatre & every business a stage*, Harvard Business School Press, Boston
40. Pouvreau B, (2011), « Faut-il « patrimonialiser » les grands ensembles ? », *Métropolitiques*, 28 mars 2011. <http://www.metropolitiques.eu/Faut-il-patrimonialiser-les-grands.html>
41. Renard, C., Gravari Barbas, M., Fagnoni, E. (2013), « Architecture emblématique et métropolitisme touristique en métropole parisienne » in Gravari-Barbas, M. et Fagnoni E. (dir.), *Métropolisation et Tourisme*, Belin, Paris pp. 175-190
42. Roseau, N. (2012), *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Parenthèses, Marseille
43. Roseau, N. (2013), *De l'invention à la massification, histoire d'une culture moderne : l'emprise du vol*, MetisPresse, Genève,
44. Salomon Carvin, J. et Marchand, B., (2012), *Antiurbain : origines et conséquences de l'urbaphobie*, Presses Polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne
45. Sauget, S. (2009), *À la recherche des pas perdus : une histoire des gares parisiennes au XIXe siècle*, Tallandier, Paris
46. Schwartz, V. "Le Jet Age: Optimisme Technologique et la pensée de l'obsolescence" in Roseau N. (dir.) (2013), *De l'invention à la massification, histoire d'une culture moderne : l'emprise du vol*, MetisPresse, Genève, pp.165-183
47. Scott, A. (2001), *Global City Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford
48. Sklair, L. (2006), "Iconic architecture and capitalist globalization", *City*, 10, 1, pp. 21-47
49. Sklair, L. et Gherardi L. (2012), "Iconic architecture as a hegemonic project of the transnational capitalist class" , *City*, 16, 1-2, pp. 57-73
50. Smyth, H., (1994), *Marketing the city : the role of flagship developments in urban regeneration*, Routledge, London New York
51. Thevenot, L. (2006), *L'action au pluriel : sociologie des régimes d'engagement*, La Découverte, Paris
52. Tillous, M. (2012), « Le territoire sans l'appropriation », *Historiens et Géographes* 419, pp. 153-157
53. Urry, J. (2008), « Aeromobilities and the global." In Cwerner, S. Kesselring S. Urry J. *Aeromobilities*, Routledge, London New York, pp. 25-38
54. Veschambre V., (2014), "Les grands ensembles français, un patrimoine encombrant", in Djament-Tran G. San Marco P., *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Paris, Le Manuscrit