

Pierre AGERON, Docteur agrégé de géographie, CPGE Lycée Fustel de Coulanges Strasbourg
Contact : agerongeo@gmail.com
Compte Twitter (Veille Mobilités, Mondialisation) @pierreAGERON

L'Aéroport, la patrimonialisation paradoxale d'un lieu générique

Résumé : Dans la compétition inter-métropolitaine contemporaine, l'accessibilité aérienne est (sur ?)valorisée. Elle compte parmi les principaux critères permettant la distinction sur le « marché des territoires » (Colletis, 1999). Paradoxalement, la plate-forme aéroportuaire, en tant qu'ensemble de bâtiments fonctionnels destinés à accueillir des avions, est bien souvent analysée comme l'archétype de l'architecture générique (Koochlaas, 2011) impliquant sa caractérisation anthropologique de non-lieu (Augé, 1992). Catalyseurs et accélérateurs de flux multiscalaires, ils deviennent le symbole d'une post-modernité

L'enjeu est donc ici de comprendre comment, dans cette course à la distinction (Heinich, 2012), l'architecture d'un lieu générique peut-elle être transformée en patrimoine du présent voire, du fait de l'inachèvement constitutive de sa structure, du futur ? Ce paradoxe confirme le caractère alternatif, non conventionnel de la patrimonialisation de tels lieux. Cette patrimonialisation est géographiquement située en marge des habituels centres historiques. Elle implique une forme de décentrement patrimonial.

Or, en tant que marques visibles d'une porte d'entrée territoriale ou gateway, les aéroports sont investis depuis le milieu des années 1990 par la starchitecture (Gravari-Barbas, Renard-Delautre 2015). La patrimonialisation s'opère alors par la transformation d'une structure utilitaire en une structure fonctionnelle ET esthétique *via* la constitution d'une symbolique iconique (Jencks, 2005) (1.). Celle-ci entraîne un décentrement patrimonial en revendiquant une centralité métropolitaine (2.) Mais la course à la distinction induit une patrimonialisation aéroportuaire hybride, définie comme expérience vécue du passager, entre uniformisation des expériences de flux au nom de l'efficacité et volonté d'exacerber les particularismes culturels locaux. Cette forme particulière de patrimonialisation semble conduire à une patrimonialisation du présent par la création d'une expérience hybride destinée au voyageur, entre uniformisation et particularisation (3.)

Mots clé : Aéroports, Métropole, Architecture Iconique; Patrimoine du présent

L'architecture moderne s'est peu à peu vue qualifiée de « patrimoine » notamment en France avec le label « Patrimoine du XXe s », créé en 1999¹. Non sans difficulté, à l'exemple du Havre, (Gravari-Barbas, Renard, 2014), l'architecture du XXe est progressivement associée à l'idée du Beau qui fonde et renforce le statut patrimonial d'un bâtiment. L'aéroport, et notamment son lieu le plus fréquenté, l'aérogare, peut-il prétendre à ce même processus de légitimation ? Ce dernier, en tant que patrimoine controversé, comme c'est le cas du patrimoine des grands ensembles (Pouvreau, 2011 ; Veschambre, 2010 et 2014), nourri en retour la controverse du patrimoine sur son omniprésence. L'acceptation sociale de l'aérogare comme patrimoine semble en cours tant ses fonctions, et le regard porté sur elle évolue. Le pivot de ce changement de regard se situe dans le recours (trop ?) fréquent au caractère iconique du bâtiment. Le « pouvoir de l'énigme » (Jencks, 2005) semble de plus en plus s'appliquer à des bâtiments qui se veulent marqueurs territoriaux et identitaires, confirmant, selon une approche interdisciplinaire des sciences sociales l'abandon du qualificatif de non-lieux (Augé, 1992) (1.). Il s'agit donc bien ici d'un premier décentrement visant à justifier l'aérogare comme patrimoine à part entière, patrimoine alternatif, dont l'acceptabilité sociale est en construction. Néanmoins géographiquement au sein des régions urbaines contemporaines qui se doivent d'être accessibles et interconnectées, l'aérogare et le système aéroportuaire révèle en tant que synapse ou porte d'entrée métropolitaine toute sa centralité (2.). Muni de cette double caractéristique (décentrement patrimonial concernant l'architecture d'un côté, centralité géographique et fonctionnelle dans la mondialisation des territoires de l'autre), le système aéroportuaire interroge le processus de patrimonialisation paradoxal que connaît ce lieu générique (Koolhaas, 2011) : la création d'une expérience patrimoniale hybride pour celui qui en fréquente l'intérieur, alliant uniformisation et particularisation. Cette hybridation constitue alors une patrimonialisation des objets du présent et de la vie en transit qui caractérise des vies devenues nomades². Elle complète la patrimonialisation du bâtiment appréhendé de l'extérieur, appropriable par tous (3.).

Se référant traditionnellement à une mémoire longue et sélective, le patrimoine englobe ce qui reste, ce qui est transmissible comme ce qui est transmis. Ce processus insiste sur une continuité trans-générationnelle où le temps prime l'espace. Il peut avoir une valeur monétaire ou éthique et mémorielle en tant qu'héritage commun. Or l'aéroport peut répondre à ces deux critères. Il a une valeur monétaire, comme en témoigne l'actuel processus de privatisation des aéroports de Lyon et de Nice. Mais il a également une valeur dans la mémoire collective et participe de la continuité trans-générationnelle, comme en témoigne l'abondante littérature de voyage, l'imaginaire du vol (Roseau, 2013) ou même la chanson populaire (*Un Dimanche à Orly*, G. Bécaud, 1961). Ce patrimoine était ou reste un bien public selon que les Etats le considèrent encore comme actif stratégique ou non³. Les réactions des opinions publiques face aux échecs de viabilité ou de rentabilité (Aéroport

¹ http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/VISITES/labelxx/lieu_frameset.htm remplacé par le label « Architecture contemporaine remarquable » en 2016 qui en fait un Monument Historique de plein exercice après cinq ans de labellisation. Cf. Hottin Christian. « Genèse, implantation et remises en question du label Patrimoine du 20e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 137, no. 1, 2018, pp. 99-113.

² Elle ne s'applique pas à tous les individus mais seulement à ceux, numériquement grandissants, insérés pour ou contre leur gré (du patron de Firmes transnationale au migrants) dans les circuits de la mondialisation. (Cf statistiques de l'IATA <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-10-16-01.aspx> 7.3 milliards de passagers aériens en 2034 contre 3,3 milliards en 2014, un même individu étant comptabilisé à chaque vol effectué.

³ Aéroports de Paris est encore détenu en majorité par l'Etat à 50,6 %, dirigé par un haut fonctionnaire du Ministère des Finances, Augustin de Romanet (<http://www.aeroportsdeparis.fr/groupe/groupe-et-strategie/organisation/comite-executif>). Le lien historique entre l'Etat et l'actif aéroportuaire se lit dans la

Mirabel de Montréal ou l'interminable feuilleton de Berlin Brandebourg, dont l'ouverture initialement prévue en 2010 est désormais envisagée en octobre 2020) montrent que les aéroports sont des lieux qui constituent le patrimoine d'une société se reconnaissant, au moins en partie, dans son Etat.

Explorer les modalités de la rencontre entre un bâtiment fonctionnel, évolutif, accueillant un public en transit et la patrimonialisation implique de réinterroger l'analyse d'un concept architectural disputé : l'iconicité Ce patrimoine alternatif gagne alors en visibilité médiatique, au prix d'un retour sur le statut ambigu d'un artefact, l'aéroport, qui accompagne et provoque des mutations urbaines et géographiques.

1. De l'utilitaire, considéré comme non-lieu, au règne de l'iconique, support de distinction à l'échelle du lieu

Environ 49 000 terrains d'aviation commerciale sont recensés dans le monde (Budd, 2011), de la prairie de 34 ha des Frères Wright dans l'Ohio, dépourvue de piste en dur sur laquelle a eu lieu le premier mouvement d'atterrissage-décollage en 1904 aux aéroports (Fig. 1) de Dallas ou Kuala Lumpur (Kasarda, Lindsay, 2011). L'histoire et l'emprise spatiale de l'aéroport sont déterminés à la fois par l'avancée des techniques et les contraintes géopolitiques et organisationnelles (Demette, 2011). En effet, les aéroports sont comme les civilisations, mortels, leur rôle évoluant en fonction de la géopolitique et de la technologie. Ainsi, les aéroports d'escala transatlantiques, Gander au Canada ou Shannon en Irlande, sont délaissés dans les années 1960 après la généralisation des jets à long rayon d'action⁴. Ceux-ci ont inauguré l'aéroport du *jet age* (V. Schwartz in Roseau (dir.), 2013), caractérisé par une « *architecture de l'obsolescence, supplantés avant même d'avoir été conçus* » (R. Banham, « The obsolescent airport », 1962, cité par V. Schwartz, 2013 :172), La fonctionnalité prime comme le remarque *Time* dès 1960. La modularité en a été la conséquence architecturale, celle d'une architecture générique, garantissant l'écoulement du flux. Mais paradoxalement, Washington Dulles, premier aéroport dédié exclusivement aux avions à réaction est devenu un modèle, malgré son caractère non-reproductible⁵, grâce à son caractère pionnier, à son concepteur Saarinen qui le considérait comme son « *chef d'œuvre* » (V. Schwartz, 2013 : 176). Le primat restait aux flux Cette conception de l'aéroport comme échangeur (CDG 1) devient objet de patrimoine 40 ans après (Andreu, Roseau, 2014 : 171)⁶.

geste inaugurale de P. Messmer en mars 1974 (<https://www.youtube.com/watch?v=HFB-4qi0fzs>). A l'inverse les scandales de financement ou de privatisation d'infrastructures comme Montréal Mirabel ou Toulouse Blagnac prouve le lien, établi par les opinions publiques, entre aéroports et patrimoine national, au sens de ressources budgétaires mal gérées.

⁴ Shannon grâce à une politique fiscale agressive et la volonté d'attirer des charters a conservé plus longtemps un trafic qui baisse néanmoins tendanciellement en part relative. En décembre 1961, Shannon représentait 9,5 % des passagers aériens débarquant ou embarquant en Irlande, plus que 7,5 % en décembre 2009.

⁵ A cause de la lenteur et de la complexité de la mise en place des « *mobile lounges* » (Jencks, 2005 : 177 ; Andreu, Roseau, 2014 *Paris CDG 1* : 61 ; Schwartz in Roseau, 2013 : 176-177)

⁶ « *La démarche supposait d'abord de le reconnaître comme patrimoine* » rejoignant le label « patrimoine du XXIe s. Pourtant, une telle opération ne semble pas avoir laissée de trace dans les archives. Selon V. Martinez, chargée du multimédia à la direction générale du patrimoine du ministère de la culture et de la communication, seul l'aérogare du Bourget est inscrite au titre des monuments historiques depuis 1994 obtenant le label « Patrimoine du XXIe s. en 2001. <http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/HTML/IVR11/IA93000072/index.htm>

Confronté à la patrimonialisation, les aéroports font face à un dilemme : figer pour permettre au patrimoine d'être reconnu et conserver la durabilité du bâtiment (N. Heinich, 2012)⁷ ou le laisser évoluer en privilégiant une autre forme de durabilité, celle du système aéroportuaire au risque d'une altération de l'image patrimoniale des bâtiments qui le composent.

Les sciences sociales en font un objet de débat depuis un quart de siècle. Avec les travaux de M. Augé (1992), l'anthropologie du présent a été parmi les premières à s'y pencher. Considérant l'aéroport, à l'instar de tous les autres lieux de transit, comme le lieu de la dépersonnalisation hypermoderne, propre à l'expérience de la surmodernité, où seule l'identité juridique est exigée, l'espace géographique devient un non-lieu anthropologique, social et anhistorique. Mais dès le compte-rendu de Bernard Debarbieux (1993), les géographes souhaitent remettre les infrastructures de transports au sein des dynamiques socio-territoriales. En témoignent, entre marketing et théories du développement local, les diverses modélisations du rôle économique de l'aéroport, moteur d'entraînement d'une aéroville ou au cœur d'une aérotopolis.

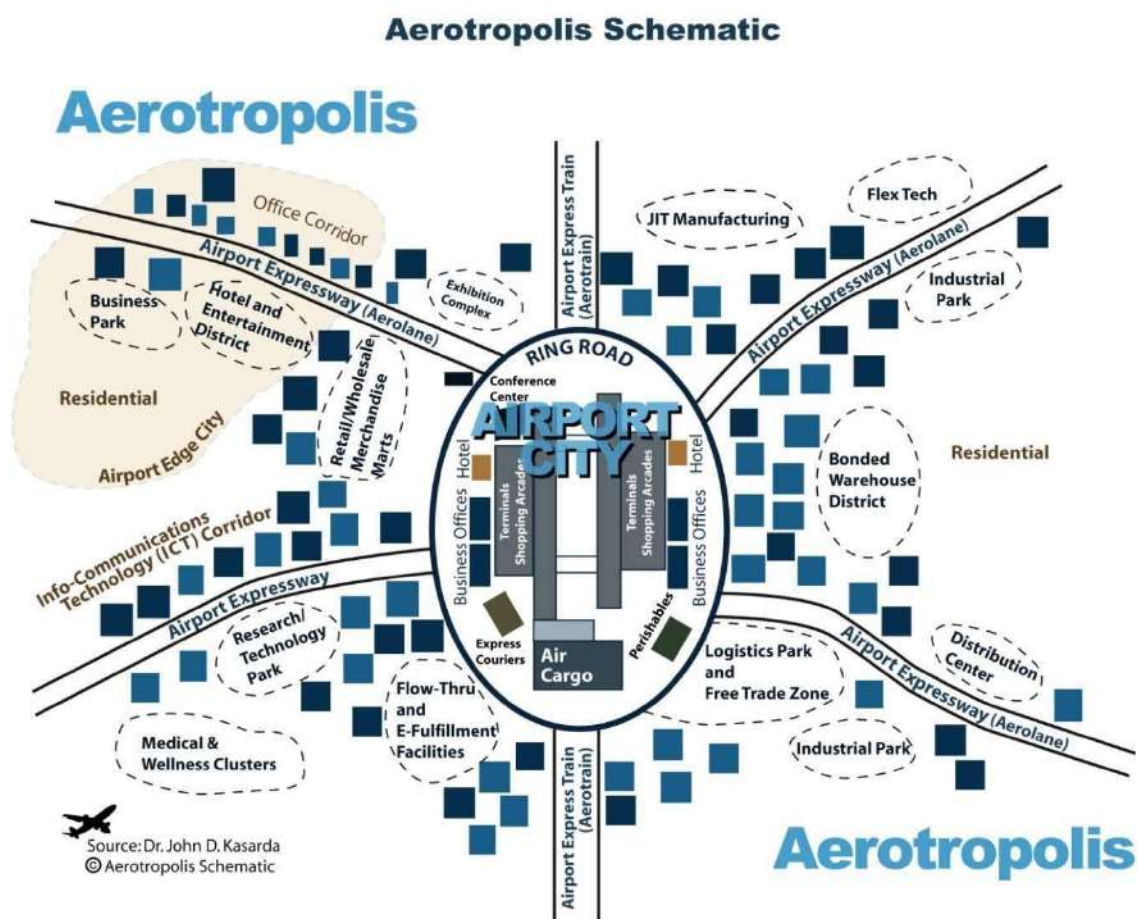


Figure 1 modèle de l'aérotopolis selon J Kasarda. Il propose un dépassement du modèle de l'airport city ou aéroville, entièrement dédiée aux activités de la plate-forme aéronautique se situe au centre d'un cluster technologique et d'innovation caractérisé par son accessibilité multimodale maximale et une urbanisation non résidentielle structurée en corridors. Ce modèle propose un changement d'échelle qui vise à consolider la centralité de l'infrastructure au sein de la métropole. (Source <http://www.aerotropolis.com/files/AerotropolisSchematic.jpg> , site développé par J. Kasarda)

⁷ Le patrimoine peut en effet être interprété comme une forme de contrat entre les instances de patrimonialisation et les visiteurs. Les premières s'engageant à sa *conservation* en tant qu'élément urbain ou naturel remarquable

Simultanément les sciences de la communication et l'architecture font apparaître la pertinence de l'iconique pour caractériser des projets infrastructurels se présentant comme la métonymie de la métropole (Sklair, 2006, Sklair et Gherardi, 2012, Jencks 2006). Rem Koolhaas, au statut de starchitecte indiscuté (Sklair in Gravari Barbas & Renard, 2015), s'invite dans le débat par la publication de *The Generic City* en 1995. Il fait de l'aéroport un « lieu générique » prototype avancé de la « Ville Générique » par un incipit percutant : « *Les villes contemporaines sont-elles –comme les aéroports contemporains-toutes les mêmes ?* » Mais, au lieu de le déplorer à l'instar de M. Augé, il en fait un possible atout, en explorant les conséquences urbaines. Les historiens de la géographie urbaine peuvent y reconnaître des réflexions menées par J. Gottmann dans son ouvrage de 1961, *La Politique des Etats*, tentative de réintroduction de la géopolitique en France. Il y développe l'idée d'une dialectique entre l'iconique et le mouvant. L'iconique traite des « *stratégies de ces Etats pour éviter l'éparpillement de leur autorité face à la mobilité des personnes, des biens et des idées La dimension symbolique tient [...] une place centrale, en particulier l'iconographie qui constitue « le nœud gordien de la communauté nationale (p.220) » et qui « devient en géographie un rôle de résistance au mouvement, un facteur de stabilisation politique (p.221) »* (Maurel, 2012, :119).

Le terminal aéroportuaire fournit la parfaite image de cette conception, au cœur de cette dialectique : construction immobile accueillant des mobiles et en tant que lieu frontalier régulant les éléments mobiles.

Au-delà de la symbolique et du fonctionnement, pour l'architecte, les caractéristiques permettant de définir une architecture iconique peuvent se rapporter aux six points suivants (Broda, 2006, cité in Barbas et Renard, 2015, p 27) qui lient indissolublement l'iconique à la tendance de la starchitecture. Les aéroports répondent-ils à ces critères ? (Fig.2):

- ils doivent être commandés à des architectes célèbres. Leur individualisation passe par l'esthétisation de leur œuvre Ainsi F. Gehry est-il perçu comme « *artiste architecte* » (Lipovetsky et Serroy, 2013 : 28) ». Il peut y laisser sa signature comme S. Calatrava à St Exupéry, Bilbao ou Lucerne où la métaphore de l'oiseau est toujours présente avec l'esthétique des piliers en béton.

-ils doivent être construits à grande échelle. Prend-on ici « grande échelle » dans son sens cartographique qui signifie espace de petite étendue ou au contraire, dans son sens courant de grande étendue ? La logique de tels bâtiments, qui se doivent d'être distinctifs, y compris par leur massivité, fait adopter la deuxième hypothèse.

-ils sont parfois la clé d'une stratégie de régénération urbaine ce qui peut être comparé en Asie à la volonté d'émergence urbaine.

-ils se doivent d'être immédiatement reconnaissable ⁸. Ici se joue leur rôle d'identification métropolitaine.

-ils doivent témoigner d'une conception d'avant-garde. Le non spécialiste de l'histoire de l'architecture a ici des difficultés pour savoir ce qui en relève ou pas. Qui juge et comment juge-t-on de l'avant-garde ? Pour déterminer le caractère iconique, ce critère semble difficilement applicable

⁸ La question « par qui ? » reste en suspens, d'abord par les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture, ensuite par les voyageurs fréquents, ceux-là même qui subissent « *la vie en corridors* » (Lassen in Cwerner, Kesselring et Urry, 2008)

aux aéroports, bâtiment qui se doit avant tout de respecter les procédures de sécurité et de gérer des flux, se pensant *d'abord* comme fonctionnaliste.

- Ils abritent souvent un siège social agissant comme un *flagship* (littéralement vaisseau-amiral) pour une organisation. Ce critère n'est non plus vraiment pertinent pour les aéroports, édifices étant dédiés aux passagers et aux flux. En revanche, d'autres bâtiments architecturalement remarquables au sein de l'emprise aéroportuaire peuvent jouer ce rôle, notamment pour l'opérateur gestionnaire de la plate-forme.

Le choix des aéroports étudiés a été dicté par la liste dressée par Brian Edwards dans son ouvrage *The Modern Airport Terminal*, 2005, ch.15, où il ne recense que des terminaux récents, mis en service après 1990, ayant pour objectif d'offrir un nouveau gateway ou un gateway rénové aux pays qui l'abrite.

La part de subjectivité reste forte dans cette typologie car comment définit-on un architecte célèbre ? Peut-il seulement être connu ? De fait dans le régime de visibilité médiatique (Heinich, 2012), il faut qu'il soit reconnu, par ses pairs (*via* un prix Pritzker, par exemple pour Renzo Piano, Norman Foster ou Richard Rogers) et par les différents maîtres d'ouvrages. De fait l'architecte célèbre s'apparente à l'architecte « global » (McNeil, 2011) qui est connu parce qu'il est demandé et inversement.

| 1 | Terminal ou nouvel aéroport | Date d'inauguration | architectes célèbres | Superficie initiale de terminale ou capacité initiale de trafic | conception d'avant-garde | immédiatement reconnaissable | flagship pr une organisation | stratégie de régénération/ Métropolisation |
|----|-----------------------------|---------------------|---------------------------------------|---|--------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--|
| 2 | Osaka Kansai | 1994 | Renzo piano | 303,444 m2 | | | | |
| 3 | Denver | 1995 | Curtis Fentress | 185 810 | | | | |
| 4 | Hong Kong Chep Lap Kok | 1998 | Fosters & Partners | 570,000 m2 | | | | Retour à la Chine |
| 5 | Kuala Lumpur | 1998 | Kisho Kurokawa | 405,930.00m ² | | | | |
| 6 | Incheon | 1998 | Curtis Fentress | 594,000 m2 | | | | |
| 7 | Roissy Terminal 2F | 1998 | Paul Andreu | 130 000 m2 | | comme élément modulable du Roissy 2 | | trafic |
| 8 | Oslo Gardermoen | 1999 | AviaPlan | nd | | | | trafic |
| 9 | San Francisco intl terminal | 2000 | SOM | 167 225 | | | | trafic |
| 10 | Madrid T4 | 2006 | Rogers | 1 158 000 m ² | | | | trafic |
| 11 | Bangkok | 2006 | Helmut Jahn of Murphy/Jahn Architects | 548,300 m2 | | | | |
| 12 | Heathrow T5 | 2008 | Rogers | 2 600 000 m ² (site) | | | | trafic |
| 13 | Pekin T3 | 2008 | Fosters & Partners, Arup et NACO | 986,000 m2 1 300 000m2 | | | | JO |

Figure 2 : Classifications des aéroports créés dans les années 1990 et 2000 qui appartiennent à la tendance de la starchitecture. La corrélation est positive (case verte) ou négative (rouge) selon les critères et les terminaux (sources site web aéroportuaires, H. Pearman, 2011 et B. Edwards, 2005)

Ainsi les agences comme Murphy/Jahn peuvent-elles être considérées comme abritant un starchitecte (Fig. 3) au vu de la liste de leur portfolio, extrêmement divers fonctionnellement et géographiquement même si l'ancrage national allemand est conservé, témoignant d'une prédilection