

pour les mégaprojets (Flyvbjerg, 2003, Dimitriou, 2005) engageant des budgets surpassant la centaine de millions de dollars⁹

Année d'achèvement	Nom du projet	Localisation
1983	11 Diagonal Street	Johannesburg, South Africa
1984	O'Hare 'L' Station, O'Hare Intl Airport	Chicago
1985	362 West Street	Durban, South Africa
1986	Parktown Stands 102, 103, 85, 879,	Johannesburg, South Africa
1987	United Airlines Terminal 1, O'Hare Internl Airport	Chicago
1989	Trade Hall 1 (Halle 1),	Frankfurt, Germany
1991	Messturm	Frankfurt, Germany
1993	Hitachi Tower,	Singapore
1993	Caltex House,	Singapore
1994	Hotel Kempinski,	Munich
1994	Kurfürstendamm 70	Berlin
1996	Fortis Bank Tower (Blaak 555)	Rotterdam
1998	Generale Bank Nederland,	Rotterdam
1999	European Union Charlemagne building,	Brussels
1999	Munich Airport Center	Munich
2000	Sony Center	Berlin
2000	Cologne Bonn Airport	Cologne
2001	Neues Kranzler Eck	Berlin
2002	Kaufhof Galeria	Chemnitz
2002	Shanghai International Expo Centre	Shanghai
2002	Bayer AG Konzernzentrale	
2000	Deutsche Post Tower	Bonn
2003	Highlight Munich Business Towers	Munich
2004	Mannheimer Corporate Headquarters,	Mannheim,
2004	Merck Serono Headquarters (Horizon Serono)	Geneva
2005	Focus Media Center (Deutsche-Med-Platz), ,	Rostock
2006	Suvarnabhumi Airport	Bangkok
2008	Hegau Tower	Singen
2010	Hafen Tower Speditionstrasse 1-3	Düsseldorf
2010	Weser Tower	Bremen
2012	Leatop Plaza	Guangzhou
2014	Cosmopolitan Twarda 2/4	Warsaw

Figure 3 Projets internationaux menés à bien par l'agence Murphy/Jahn de Chicago (en gras ceux concernant les systèmes aéroportuaires)

Remplissant trois à quatre critères sur six, cette enquête peut indiquer que les aéroports contemporains s'inscrivent bien dans la tendance de la starchitecture et de l'iconique. Les aéroports et leurs opérateurs veulent tendre vers un idéal, « l'iconique II » (Sklair, 2006, p. 136) pour créer de l'Unique même si son caractère fonctionnel du bâtiment tend à réduire à « l'iconique I », la répétition des formes déjà connues. La prédominance de cet Iconique I se trouve confirmé par la classification séduisante mais non justifiée de H. Pearman (2002), pour qui les aéroports auraient

⁹ Les seuils d'investissement pour définir un mégaprojet sont variables. Néanmoins, tout mégaprojet se caractérise par la complexité de sa réalisation et le temps long du processus d'édification (plusieurs années entre le concours pour études de faisabilité et l'inauguration effective du bâtiment).

connu six âges ou générations.¹⁰ Tempelhof¹¹, construit entre 1926-29 à cinq kilomètres au sud du centre de Berlin par Paul et Klaus Engler, appartiendrait à la deuxième et troisième génération car il est le premier à être conçu comme évolutif. La hausse du trafic, multiplié par six en dix ans a donc été au moins partiellement anticipé même si les aéroports durent être reconstruits sous le III Reich. London Heathrow en installant ses terminaux au centre des pistes appartiendrait à la quatrième génération. Enfin, par sa forme circulaire et avant-gardiste, CDG 1 signerait la cinquième génération et influencerait de nombreux aéroports régionaux comme Kansas City Palm Springs qui veulent appliquer le concept de "pas plus de 50 mètres entre la voiture à l'avion". L'ultime génération, comme Osaka Kansai ou Hong Kong Chep Lap Kok, la sixième, serait, elle, de plain-pied dans l'architecture iconique, tant par ses dimensions (plusieurs hectares) que par sa capacité revendiquée à jouer le rôle soit d'un *landmark*, marqueur territorial permettant une reconnaissance identitaire où peut s'exprimer l'iconique du bâtiment soit d'un *flagship*, défini par la primauté du projet urbain au service d'une requalification urbaine à l'exemple de Baltimore. Tous deux permettent de fixer une nouvelle image de réussite urbaine en agissant comme une « enseigne publicitaire » (Smyth, 1994). Géographiquement, cette génération est plus éloignée du tissu urbain, voire isolée de celle-ci, par une construction sur une île existante ou créée par poldérisation. Finalement le passage à l'Iconique II serait la marque de cette sixième génération.

L'architecture devient iconique en créant un marqueur territorial. Les surfaces concernées (plusieurs hectares) inscrivent le terminal aéroportuaire dans l'architecture de la monumentalité. Celle-ci a été diagnostiquée « en crise » (Gravari-Barbas, Iosa 2011) tout comme la starchitecture. Or au vu des projets et des réalisations récents, cette crise est loin d'être avérée pour les terminaux aéroportuaires, envisagés comme bâtiments. Devenu actif stratégique pour les gestionnaires aéroportuaires, ils constituent un avantage comparatif pour les plates-formes dotées de réserves de capacités (CDG en Europe, DWC au Moyen-Orient)¹².

En revanche, le système aéroportuaire lui-même est désormais contesté, voire en crise en Europe (Gobert J., 2010 ; Faburel G, 2001 ; Levy L , 2008) à cause des externalités négatives qu'il provoque comme le bruit et la pollution atmosphérique. Une baisse de son acceptabilité sociale constitue une tendance forte comme le montre l'exemple de Notre-Dame des Landes. En Asie ou au Moyen Orient, cette acceptabilité sociale reste au contraire très forte tant la monumentalité aéroportuaire sert un dessein urbain global comme témoignage d'une émergence¹³. Les terminaux aéroportuaires deviennent un argument de marketing territorial, voire implicitement le d'un nationalisme renouvelé. Le troisième aéroport d'Istanbul, chantier de sept milliards d'euros dont la mise en service est prévue au premier trimestre 2018¹⁴ tient ce rôle¹⁵, pouvant accueillir jusqu'à 150

¹⁰ Malheureusement, il ne les détaille pas tous. R. Koolhaas en énumère quatre, un par décennie repérable au dessin architectural du terminal, du plan hexagonal des années 1960 au plan linéaire des années 1990 cf. *La Ville Générique*, 2011, p. 54.

¹¹ Emblème de « l'aéroport monument » tout comme La Guardia et le Bourget. Orly et JFK pouvant figurer dans la quatrième génération comme « aéroport vitrine » Andreu in Andreu, Roseau, 2014 : 8

¹² Le succès d'une plate-forme ne dépend pas uniquement de la capacité au sol mais aussi de la gestion des slots et du contrôle aérien ou encore de la capacité à attirer de nouvelles liaisons afin de parvenir au statut de gateway.

¹³ Pour Hong Kong, le masterplan de Chep Lap Kok reprend fréquemment le slogan de "Asia World City"
<http://www.info.gov.hk/info/sar5/easia.htm>

¹⁴ <http://www.air-journal.fr/2015-07-05-le-troisieme-aeroport-distanbul-sera-operationnel-en-2018-5146781.html>

http://www.deplacementspros.com/Istanbul-le-futur-plus-grand-terminal-du-monde-en-images_a26990.html

millions de passagers par an. L'internationalisation de tels projets tient dans les cabinets d'architectes choisis : Grimshaw, londonien et l'agence Nordic Office of Architecture basée à Oslo. La mobilité, l'individualisation et le « design à distance » (O Neil, 2009) grâce à la puissance d'un studio formé autour de seize associés font de Sir N. Grimshaw l'archétype du « global architect »¹⁶, renforcé par sa reconnaissance internationale et la mobilité mondiale de ses équipes. En revanche, NOA, mené par le norvégien Gudmund Stokke fait plutôt figure de spécialiste des infrastructures de transport en Scandinavie, n'ayant remporté que neuf projets sur quarante-huit hors de Norvège, Suède et Danemark, dont celui d'Istanbul¹⁷.

Le caractère identitaire voire nationaliste de telles infrastructures se retrouve dans le discours qui accompagne de tels projets

Lieux d'épanouissement de la starchitecture et de son penchant iconique, les aéroports sont pourtant peut mentionnés chez C. Jencks (2005). Y subsistent des réalisations totalement ou en voie avancée de patrimonialisation comme le TWA terminal et Dulles de Saarinen¹⁸, la gare TGV intégré dans l'ensemble aéroportuaire de Lyon-Satolas de Calatrava et le Terminal 3 de Pékin par Foster. Ainsi, le TWA terminal est inscrit parmi les 2500 *National historical landmarks* états-unien en juillet 1994¹⁹, au même titre que Grand Central Railway Station au *National Register of Historic Places* en 2005 ou que le « Pan American Seaplane Base in Coconut Grove, Florida »²⁰, Ici, il semble que l'iconicité provient d'abord du bâtiment lui-même (Fig. 4). Ainsi, en décembre 2005, la compagnie aérienne JetBlue Airways, « *The New York City hometown airline* »²¹ commença l'aménagement du TWA Flight Center pour en faire la porte d'entrée de son futur terminal. L'inauguration du "nouveau" terminal 5 eut lieu le 22 octobre 2008²². JetBlue en tant que « New York's Hometown Airline™ » marque ainsi l'appropriation de l'identification patrimoniale entre le TWA terminal et la ville de New York, ce qui correspond à son positionnement marketing. Néanmoins son exigüité et son inadaptation aux opérations commerciales dans le cadre d'un hub, en fera en 2018 un hôtel de luxe de 505 chambres²³. Il s'agit de la dernière transformation patrimoniale en date.

La déduction qui s'impose à la lecture de Jencks et Pearman est qu'E. Saarinen aurait été celui qui aurait ouvert la voie à la starchitecture. On peut se demander si le basculement de la primauté du bâtiment comme esthétique à la primauté de l'architecte, devenu starchitecte, ayant la mission de créer de l'iconique, ne date pas justement du TWA Terminal, construit entre 1956 et 1962. La

¹⁵ <http://www.invest.gov.tr/fr-FR/infocenter/news/Pages/240113-istanbul-to-have-worlds-largest-airport.aspx>

¹⁶ Avec des bureaux à Londres, Melbourne, Sydney et Doha employant plus de 400 personnes, Sir N. Grimshaw, anobli par la reine en 2002 « *a été distingué par plus de 170 récompenses dont le prestigieux Lubetkin Prize* ». *Les 91 réalisations présentées font de lui un architecte mondialement reconnu* » <http://grimshaw-architects.com/person/grimshaw-sir-nicholas/>

¹⁷ <http://nordicarch.com/work/bylocation/>

¹⁸ Déjà mentionné par P. Andreu, 2014 : 59-61, comme des modèles « *inspirants* », bien que critiqués et dépassés dès avant 1974, jugés d'une « *autre époque* »

¹⁹ <http://www.nytimes.com/1994/07/20/nyregion/twa-s-hub-is-declared-a-landmark.html?scp=8&sq=%22twa%20flight%20center%22&st=cse>

²⁰ Désormais l'hôtel de ville de Miami, c'est dire la centralité symbolique d'un tel bâtiment

<http://www.nps.gov/nr/travel/aviation/pam.htm>

²¹ Slogan investie comme marque déposée visible sur la page d'accueil de la compagnie www.jetblue.com/deals/i-love-ny/

²² Après une réhabilitation signée Gensler, autre « global architect » basé à San Francisco <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2008/02/21/saarinen-terminal-to-reopen-at-kennedy-airport/?r=0>

²³ <http://www.cntraveler.com/stories/2015-07-28/jfk-airport-to-finally-get-a-design-hotel-twa-terminal>

séquence historique où la réussite fonctionnelle et esthétique compte davantage que le nom est alors en voie d'achèvement aux Etats-Unis, cette conception se diffusera ensuite au monde entier trente ans plus tard *via* F. Gehry. En effet E. Saarinen est aussi le concepteur de la *Gateway Arch* de St Louis sur laquelle il a commencé à travailler dès 1947 et qu'il ne verra pas achevée. C'est l'occasion de sa première conception architecturale majeure en son nom propre²⁴. Ainsi, n'assiste-t-on pas avec le TWA Terminal à la première manifestation de la starchitecture où celle-ci fait de de l'architecte l'icône qui va (qui doit) créer de l'icône ? Ici l'aérogare est bien un lieu ayant une identité propre.



Figure 4 TWA Terminal, JFK, New York City par Eero Saarinen and Associates (1962)

Dans certains lieux, y compris considéré comme non iconiques, à Minneapolis à ou Los Angeles²⁵ (Levinson ; Krizek, 2010), l'aéroport peut être une figure d'urbanité et prendre le rôle urbain d'une cathédrale, (Jencks, 2006 p. 4) En effet, l'aéroport international est le lieu le plus fréquemment cité parmi les principaux lieux de rencontre potentiels. Or l'urbanité naît des espaces publics (Lévy, 2003) ou hybrides. Le terminal aéroportuaire ne permet pas forcément la sérendipité mais, malgré tout, permet des rencontres planifiées en tant qu'espace de co-présence. L'aérogare devient la « *plus petite unité spatiale de la vie sociale* » (Lussault, 2003, p 561). Ainsi, chaque aérogare possède ses « meetings points » (Fig. 5 à Fig. 7) où de telles interactions peuvent se produire.²⁶ Sont concernés tous les espaces à accès contrôlés tels les business lounges, salles de réunions ou d'autres espaces en zone publique ou réservée explicitement désignés par un marquage spécifique²⁷ et standardisé,

²⁴ Achevé en 1965, elle obtient le statut de National Historic Landmark dès 1987 <http://www.nps.gov/jeff/planyourvisit/the-significance-of-the-gateway-arch-landscape.htm>

²⁵ Contenant un autre « iconic building » le Theme Building construit en 1961, dont la partie extérieure est classée monument historique et culturel (Los Angeles Historic-Cultural Monument) le 18 décembre 1993 <http://preservation.lacity.org/sites/default/files/HCMDatabase%23073114.pdf> .Son architecte C Pereira a également conçu la Transamerica Pyramid, plus grande tour de San Francisco inaugurée en 1972 culminant à 263 m..

²⁶ Ex à Francfort http://www.frankfurt-airport.com/content/frankfurt_airport/en/directions/meeters_greeters.html ou à Londres Heathrow <http://www.heathrow.com/arrivals/meeting-points>

²⁷ Qui contribue à la personnalisation de l'aérogare par la variété des couleurs et/ou par une installation artistique installée à proximité ; comme à Schiphol.

mais non identique : quatre flèches convergeant en un point. La communication aéroportuaire en fait un de ses axes fort comme à Francfort, qui clame sur le site de l'office du tourisme allemand « *Frankfurt Airport – International Mobility Hub: Your ideal marketplace and meeting point* »²⁸ ; lieu de rencontre et lieux des affaires sont liées comme deux faces de la sociabilité. La théorie des non-lieux aéroportuaire s'en trouve rejetée.



Figure 5 Un point de rencontre dans le Terminal d'Oslo-Gardermoen le 30/9/2007



Figure 6 : Interactions sociales au meeting point de Francfort Intl



Figure 7 Le seul meeting point de Schiphol Airport sur la Schiphol Plaza aux couleurs et forme très reconnaissables

²⁸ <http://www.germany.travel/de/reiseinformation/unterwegs/galerie-fraport-ag.html>

Pour les aéroports, la fin de la starchitecture n'est donc pas encore advenue. Selon F. Gehry interviewé par Jencks in *Iconic Buildings* les aéroports constituent encore (en 2005) des rêves d'architectes.

Un regard sur le processus de patrimonialisation des aéroports incite donc à aller au-delà de l'approche anthropologique du non-lieu et accepter de prendre au sérieux ce « territoire sans appropriation » (Tillous, 2012) mais participant d'une expérience à vivre, celle de l'entre-deux (Enrikin, 1991). Déjà potentielles icônes architecturales, ces lieux possèdent deux qualités simultanées : la liminalité (effet de seuil, propre aux interfaces) et la centralité, tous deux vécues au cours du cheminement. Mais cette centralité est aussi celle de l'infrastructure elle-même dans le tissu urbain.

2. Le décentrement patrimonial, reflet d'une nouvelle centralité métropolitaine

L'effort patrimonial a été longtemps relié à la centralité urbaine, se confondant avec le site urbain initial. En France, un premier décentrement culturel majeur réside dans le décentrement géographique opéré par les grandes franchises muséales : le Louvre Lens et le Pompidou-Metz (Fagnoni in Gravari-Barbas, Renard, 2015). Par la force du nom, ceux-ci gagnent à leur tour une forme de centralité.

Une même tendance est observée avec les aéroports. Des 1977, P. Hall, à la page 1 de son ouvrage programmatique *World Cities* établit un lien consubstantiel entre ville mondiale et grands aéroports internationaux « *the world cities are the sites of great international airport : Heathrow, Kennedy, Orly, Schiphol & Sheremetievo* ». En tant que générateur immobile de mobilités, l'aéroport est lié historiquement à la ville (Roseau, 2012, 2013) et aux dépassements de ses limites. Ainsi les fortifications parisiennes sont déclassées en 1919, la même année que l'ouverture de l'aérodrome du Bourget. La réflexion sur le développement aéroportuaire induit la nécessité de changer d'échelle et stimule l'imaginaire des années 1920, notamment « la ville aérienne » : des avions sans aéroport (in Henard *La ville de l'avenir* cité par Roseau, 2013 : 184) où la ville tout entière est pensée par et pour l'aérien. L'histoire de telles utopies indique un décentrement du regard sur les villes, sur ce que sont leurs caractéristiques présentes et à venir et en conséquence leur patrimoine futur. Cette perspective prospectiviste induit un regard sur le patrimoine futur répondant simultanément aux interrogations : que veut-on faire ? Quelles traces veut-on laisser ?

A grande échelle, le bâtiment aéroportuaire est envisagé dès les années 1930 comme « porte d'entrée » de la ville (Roseau, 2013). Sa situation en lisière, lui fait jouer un rôle de point d'appui pour le front d'urbanisation. L'aéroport est donc un accélérateur de mutations urbaines. Cette vision culmine avec l'application du modèle de J. Kasarda, l'aérotropolis, appliqué par exemple lors du projet d'aménagement du Kuala Lumpur Intl Airport à Sepang, intégré à la planification du Multimedia Super Corridor (Evers, Nordin, Niekemper, 2010). Hors de cette planification volontariste, la première génération des terminaux des années 1910-1930 se confond avec la ville au cours de la seconde moitié du XX^e comme à Tempelhof, à La Guardia au Bourget, ou à Orly (fig. 8-9). Dans ces conditions la patrimonialisation sera ainsi regardée comme plus légitime. Il s'agit finalement du même processus qu'ont connu les gares au XIX^e siècle, marquant l'entrée physique de la ville à la fin