

LE SPECTACLE DU VOYAGE

par Richard Malick

DES PREMIERS AÉRODROMES PROCHES DES CENTRES-VILLES AUX HUBS ACTUELS SI GIGANTESQUES QU'ILS DEVIENNENT, EUX-MÊMES, DES MÉTROPOLIS: PETITE HISTOIRE DE L'INÉLUCTABLE ÉVOLUTION URBANISTIQUE DES AÉROPORTS.

«D'un geste machinal, il venait d'ôter sa casquette brodée d'argent, comme pour rafraîchir son front dans l'air vif et pur. Cet horizon accoutumé, le vaste déroulement plat des dépendances de la gare, à gauche l'arrivage, puis le dépôt des machines, à droite l'expédition, toute une ville, semblait l'apaiser, le rendre au calme de sa besogne quotidienne, éternellement la même.» C'est ainsi que Roubaud, le héros de *La Bête humaine*, décrit la gare Saint-Lazare. Publié en 1890, le terrible roman d'Émile Zola fait de ce monstre de fer, manifestation crasseuse et bruyante de la modernité en marche, la toile de fond de son histoire de viols et de meurtre dans le milieu des cheminots.

LE SAUT DE KITTY HAWK

En comparant la gare à une ville miniature, le grand écrivain témoigne de la métamorphose des capitales du monde depuis l'avènement du chemin de fer au XIX^e siècle. Construites au cœur des cités, les gares vont ainsi attirer en leur sein et autour d'elles une économie de passage faite de restaurants, d'hôtels et de toute une panoplie de commerces, pas toujours licites, destinés aux voyageurs. Comme toute ville, la gare existe aussi à travers son architecture monumentale. Objet de fierté nationale, les plus importantes épousent les styles du moment. C'est ainsi que naîtront des chefs-d'œuvre de l'architecture décorative, comme le Train bleu, le restaurant Belle Époque de la gare de Lyon, à Paris, inauguré en 1901.

Deux ans plus tard, Orville et Wilbur Wright effectuaient le premier vol motorisé. Trente mètres au ras du sol de Kitty Hawk, en Caroline du Nord, suffirent à révolutionner les transports et les voyages. Personne n' imagine alors les millions de passagers embarquant à bord d'appareils géants et encore moins l'aéroport, ce lieu devenu si vaste et si complexe qu'il n'est plus cette ville en modèle réduit que racontait Zola, mais bien une ville à part entière.

PREMIER TERMINAL

Les premières pistes pour avions se déploient dans les campagnes. Les infrastructures se limitent alors aux aéro-gares où sont rangés les avions. Lorsque Croydon Airport ouvre officiellement en 1920 au sud de Londres, l'aviation commerciale est encore balbutiante. Les appareils sont pour beaucoup d'anciens bombardiers reconvertis, les passagers voyagent emmitoufflés dans des cabines mal isolées et le trajet jusqu'à Paris ressemble davantage à une aventure qu'à un déplacement d'agrément. Pourtant, dès ses premières années, l'aéroport de Croydon pose les bases de tout ce qui caractérise encore aujourd'hui le voyage aérien. C'est ici que sont progressivement mis en place les premiers services intégrés de contrôle aérien, les procédures de radio-guidage, la météorologie consacrée à l'aviation, mais aussi le premier terminal conçu spécifiquement pour accueillir des voyageurs. Inauguré en 1928, Croydon Airport devient également la base d'Imperial Airways,



Un avion atterrissant à Kai Tak Airport à Hong Kong. Situé au cœur de la ville, ce dernier a été remplacé en 1998 par un nouvel aéroport, moins dangereux, construit sur une île artificielle. (Courtesy Blue Lotus Gallery)

ancêtre de British Airways, faisant de Londres l'un des grands carrefours mondiaux de l'aviation naissante. Sommet du chic, il abrite également un hôtel destiné aux pilotes, membres d'équipage et personnalités VIP en transit entre deux destinations internationales.

OUTIL DE PROPAGANDE

L'architecture de Croydon est également révélatrice d'une époque où voler relève encore du cérémonial. Son bâtiment néoclassique emprunte autant au palace qu'à la gare monumentale. Les voyageurs pénètrent dans un hall majestueux, passent la douane, observent les pistes depuis les terrasses. L'aéroport est un théâtre où la

technique devient spectacle. Cette fascination dépasse largement le Royaume-Uni. Dans les années 20 et 30, les grandes capitales européennes rivalisent pour construire les infrastructures qui incarneront le futur. Berlin inaugure Tempelhof, Paris développe Le Bourget, Amsterdam agrandit Schiphol. Tous sont alors situés relativement près des centres-villes. L'avion reste un objet rare ; la proximité avec la cité est considérée comme une qualité. Les nuisances sont limitées et les appareils peu nombreux.

Parmi ces réalisations, Tempelhof occupe une place particulière. Son immense bâtiment dessiné par Ernst Sagebiel à partir de 1936 impressionne encore aujourd'hui par

ses dimensions. Plus qu'un simple aéroport, il constitue un manifeste politique, le régime nazi cherchant à démontrer la puissance industrielle du Reich. Mais déjà apparaît la première contradiction entre aviation et urbanisme. Les avions grossissent, deviennent plus rapides, plus bruyants. Les pistes doivent s'allonger. Les quartiers construits autour des aéroports commencent à subir les conséquences de cette croissance imprévue.

BOEING EN RASE-MOTTE

Croydon en fait rapidement les frais. Coincé par l'urbanisation de la banlieue londonienne, il perd progressivement son statut au profit de Heathrow,

inauguré après la guerre. En fermant définitivement ses portes en 1959, il ouvre un nouvel âge de l'aviation. Le même scénario se répète un peu partout dans le monde. Le Bourget cède la place à Orly puis à Roissy-Charles-de-Gaulle. À New York, Idlewild – futur JFK – supplante progressivement LaGuardia pour les vols internationaux. Les aéroports s'éloignent des centres historiques afin de disposer de terrains immenses, capables d'accueillir les premiers avions à réaction.

Cette migration transforme profondément la relation entre ville et aviation. L'aéroport cesse d'être un équipement urbain pour devenir une infrastructure métropolitaine. Comme les autoroutes et les parkings, l'avion s'intègre désormais dans une logique d'aménagement du territoire plutôt que dans celle du quartier.

Certaines villes résistent néanmoins à cette évolution. Hong Kong pousse même cette proximité jusqu'à son paroxysme avec Kai Tak. Pendant près de septante ans, les pilotes effectuent une spectaculaire approche à basse altitude entre les immeubles de Kowloon avant de virer brutalement pour s'aligner avec la piste. Les photographies prises depuis les appartements montrent les Boeing passer à quelques dizaines de mètres des fenêtres. Pour les passionnés d'aviation, Kai Tak

représente un âge d'or. Pour les urbanistes, il constitue un cauchemar : bruit permanent, risques élevés, impossibilité d'agrandir l'infrastructure. En 1998, Hong Kong transfère donc l'ensemble de son trafic vers le nouvel aéroport de Chek Lap Kok, construit sur une île artificielle, ce qu'Osaka avait déjà fait en 1994 avec son aéroport international du Kansai posé sur une plateforme flottante conçue par l'architecte Renzo Piano.

AEROTROPOLIS

À partir des années 2000 apparaît le concept d'*aerotropolis*, théorisé notamment par John D. Kasarda, spécialiste américain du développement aéroportuaire. Pour lui, l'aéroport ne constitue plus seulement un point de départ, mais un véritable cœur économique. Hôtels, centres de congrès, sièges sociaux, zones logistiques, commerces, universités, hôpitaux privés et même quartiers résidentiels s'organisent autour des pistes.

Amsterdam-Schiphol en offre l'une des démonstrations les plus abouties. Relié directement au réseau ferroviaire national, il accueille bureaux, hôtels, espaces de *coworking* et centres commerciaux fréquentés quotidiennement par des personnes qui ne prennent aucun vol. L'aéroport fonctionne comme une extension naturelle de la ville.



Le hall de l'Hamad International Airport à Doha au Qatar. (DR)



L'aéroport de Croydon dans le sud de Londres. Ouvert en 1920, il pose les bases de tout ce qui caractérise aujourd'hui le voyage aérien. (DR)

Cette logique atteint une nouvelle dimension en Asie. À Singapour, Jewel Changi brouille définitivement la frontière entre infrastructure de transport et destination culturelle. Sa forêt tropicale intérieure, dominée par la plus haute cascade couverte du monde, attire autant les habitants que les voyageurs en transit. On y vient pour dîner, faire du shopping, assister à des spectacles ou simplement passer l'après-midi. L'aéroport cesse d'être un lieu d'attente pour devenir un lieu de vie. À Pékin, le gigantesque terminal dessiné par Zaha Hadid pour l'aéroport international de Daxing pousse encore plus loin cette ambition. Son architecture rayonnante réduit les distances de marche tandis que le complexe s'articule autour d'un

vaste réseau ferroviaire à grande vitesse reliant directement plusieurs villes. L'aéroport n'est plus seulement connecté à une métropole ; il organise un territoire entier.

ADAPTATION OBLIGATOIRE

Cette évolution accompagne un changement plus profond de notre rapport à la mobilité. Pendant des décennies, l'aéroport représentait une frontière : on y quittait la ville pour entrer dans le monde. Aujourd'hui, cette frontière devient poreuse. Les commerces sont accessibles aux visiteurs, les restaurants accueillent les riverains, les hôtels servent autant les habitants que les passagers. Certaines infrastructures proposent même des expositions, des concerts ou des parcours culturels.

Reste une question essentielle : À l'heure où l'urgence climatique oblige l'aviation à repenser son avenir, les aéroports devront probablement se transformer une nouvelle fois. Les futurs terminaux accueilleront peut-être des avions à hydrogène, des carburants synthétiques ou des appareils électriques régionaux. Ils seront certainement plus sobres énergétiquement, plus végétalisés, davantage connectés aux réseaux ferroviaires. Mais leur fonction restera inchangée : donner une forme concrète à notre désir de partir. Depuis les pelouses de Croydon jusqu'aux jardins suspendus de Singapour, l'aéroport demeure moins une simple infrastructure qu'un miroir fidèle des ambitions, des contradictions et des imaginaires de chaque génération. ■