Quand l'aéroport devient ville : géographie d'une infrastructure paradoxale

Lucie-Emmanuelle Drevet-Démettre

▶ **To cite this version:**

Lucie-Emmanuelle Drevet-Démettre. Quand l'aéroport devient ville : géographie d'une infrastructure paradoxale. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2015. Français. NNT : 2015BOR30028 . tel-01251989

HAL Id: tel-01251989

https://theses.hal.science/tel-01251989

Submitted on 7 Jan 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Bordeaux Montaigne

École Doctorale Montaigne Humanités (ED 480)
Laboratoire des Afriques dans le Monde (UMR 5115)

THÈSE DE DOCTORAT EN GÉOGRAPHIE

Présentée et soutenue publiquement le 11 septembre 2015 par

Lucie-Emmanuelle DREVET-DÉMETTRE

Sous la direction de Bernard Calas

Quand l'aéroport devient ville

Géographie d'une infrastructure paradoxale

© L.Drevet-Démettre, 2015

Membres du jury
Mayté Banzo, Professeur, Université Bordeaux Montaigne.
Bernard Calas, Professeur, Université Bordeaux Montaigne (directeur)
Jean-Christophe Gay, Professeur, Université Nice Sophia Antipolis (rapporteur)
Christian Montès, Professeur, Université Lyon 2 (rapporteur)
Pierre Zembri, Professeur, Université Paris-Est Marne-La-Vallée

Couverture : photographie du centre commercial Aéroville, ouvert en octobre 2013 dans l'enceinte aéroportuaire de Paris-CDG. Cliché : L. Drevet-Démettre, juin 2014

À mon fils, Axel

« *Les indigènes mélanésiens étaient ravis par les avions qui passaient dans le ciel. Mais jamais ces objets ne descendaient vers eux. Les Blancs, eux, réussissaient à les capter. Et cela parce qu'ils disposaient au sol, sur certains espaces, d'objets semblables qui attiraient les avions volants. Sur quoi les indigènes se mirent à construire un simulacre d'avion avec des branches et des lianes et délimitèrent un terrain qu'ils éclairaient soigneusement de nuit et se mirent à attendre patiemment que les vrais avions s'y posent.* » BAUDRILLARD, 1970 : 26-27

SOMMAIRE

Sommaire *6*

Avant-propos *10*

Introduction générale *11*

Première partie *19*

Chapitre 1. L'aéroport, objet éminemment géographique **21**

Chapitre 2. La construction aéroportuaire, entre complexité et uniformité d'une infrastructure mouvante **67**

Chapitre 3. Évaluer la ville aéroportuaire – Méthodologie **115**

Deuxième partie *156*

Chapitre 4. La fabrique de la ville aéroportuaire **158**

Chapitre 5. L'*airport city*, une ville fonctionnelle **187**

Chapitre 6. Concentration d'activités et mille-feuille institutionnel : l'émergence fragile d'une centralité aéroportuaire **221**

Troisième partie *268*

Chapitre 7 – Urbanité et matérialité du lieu **271**

Chapitre 8 – L'aéroport, de la citadinité à l'hétérotopie urbaine **319**

Chapitre 9. L'aéroport ou la ville expérimentale/hypernormée **381**

Conclusion générale *433*

Bibliographie *440*

Table des matières *458*

Annexes *471*

REMERCIEMENTS

Loin de la prétendue solitude du chercheur, cette thèse est le résultat de nombreuses rencontres, de multiples échanges, partages, soutiens et encouragements. J'ai eu la chance de vivre une vie de doctorante très entourée et très animée. Je ne peux donc que commencer ce manuscrit en remerciant tous ceux qui ont été les petites mains de mon quotidien ou les oreilles compatissantes de mes complaintes de doctorante.

Je remercie avant tout mon directeur de thèse, M. le Professeur Bernard Calas, parce que son rôle a bien évidemment été déterminant dans l'achèvement de cette thèse mais plus largement pour avoir modelé la géographe que je suis devenue, depuis mes premiers pas d'étudiante jusqu'à mes premières armes d'enseignante. Je ne saurais trop le remercier pour le soutien indéfectible qu'il m'a apporté durant toutes ces années, contre vents et marées.

Cette thèse doit également beaucoup à l'ensemble des acteurs d'Aéroports de Paris ou oeuvrant à Paris-CDG, sans lesquels cette recherche n'aurait pu voir le jour, compte tenu de la complexité de l'obtention des autorisations. Entre entretiens officiels et entrée en clandestinité, je souhaite remercier très chaleureusement Mesdames Najia Badi et Sarah Stutter, le Docteur Pascal Poncet (sans qui rien de tout cela n'aurait été possible), Messieurs Pierre Vidailhet et Bruno Cibiel, Monsieur le Pasteur Pierre de Mareuil. Je remercie plus généralement l'ensemble des personnels et passagers rencontrés durant mes terrains et qui ont accepté de m'accorder quelques minutes, souvent entre deux avions ou entre deux tâches.

Je tiens également à remercier l'ensemble de mes collègues du Département de géographique et l'UFR Sciences des Territoires et de la Communication de l'Université Bordeaux Montaigne, enseignants et administratifs. J'adresse une pensée particulière à ceux qui partagent mon bureau et mes doutes de doctorante (Olivier et Eric) et à ceux qui savaient toujours me prodiguer de judicieux conseils et à me venir en aide quand la tâche devenait un peu trop lourde (Véronique, Marina, Mayté, Solange, Raphaël, Béatrice, Denis, Anne-Marie…).

Ma reconnaissance s'adresse aussi à l'UMR ADES qui m'a herbergée durant mes premières années de thèse et le Laboratoire des Afriques dans le Monde qui a ensuite pris le relais.

Je remercie particulièrement ma fine équipe de relecteurs, qui n'a pas failli, y compris dans l'épreuve des relectures de dernière minute : Cécile, Jeanne, Florence, Eric, Julia, Clarisse, Karen, Cécilia et Marina, sans vous mes dernières nuits auraient été encore plus courtes !

J'aimerais également adresser une attention particulière aux amis qui m'entourent si bien et qui ont supporté mes doutes et mes impatiences durant ces années parfois difficiles : Marie, Natalia, Lydie, Cécile, Jeanne, Clarisse, Julia, Zoé, Samira, et bien sûr Marion, devenue une amie si précieuse que la distance n'a pas su émousser le partage de nos fou-rires quotidiens ni écourter nos interminables conversations pleines de rebondissements. Je remercie également toute l'équipe des doctorants de mes premières années à ADES devenus des amis, qui m'ont initiée aux petits bonheurs de la thèse.

Mes parents, mes sœurs, Victoria, Constance et Claire-Lise et mes nièces Juliette, Apolline, Emma et Camille, ont fait preuve d'une infinie patience et d'un soutien sans faille durant ces années. Je les remercie infiniment pour leur présence et leur écoute. Je souhaite à tous d'avoir des sœurs aussi formidables.

Enfin, pour clore ces remerciements, j'adresse une pensée très particulière et très émue à mes tendres amours, Pierre et Axel.

AVANT-PROPOS

Cette thèse est le fruit d'un travail de recherche qui a nécessité des choix, notamment rédactionnels. Ceux-ci sont présentés dans les lignes qui suivent. Cet avant-propos se présente alors comme une boîte à outils, préalable nécessaire à la lecture.

D'une part, le parti a été pris de préserver les noms des principaux acteurs avec lesquels j'ai eu l'opportunité de m'entretenir. Ceux-ci s'exprimaient dans le cadre de leurs fonctions et, au-delà de leur subjectivité, portaient la voix d'Aéroports de Paris. Par contre, les noms des passagers et employés rencontrés ont été modifiés, dans la mesure où ceux-ci ne m'avaient pas clairement indiqué leur souhait de figurer ou non nommément dans cette thèse, mais aussi parce que cela n'apporterait pas énormément à la réflexion d'ensemble.

D'autre part, afin de limiter les redondances et les répétitions, plusieurs désignations de Paris-CDG ont été adoptées. Il faudra comprendre par « zone aéroportuaire » l'ensemble de l'espace compris à l'intérieur des limites administratives de l'aéroport. L'« espace aéroportuaire » aura une acceptation plus large englobant les communes périphériques : la construction institutionnelle en cours dans cette espace pourra donner naissance au territoire aéroportuaire, nous le verrons. Les termes de plateforme et d'infrastructure seront employés lorsque l'aéroport sera abordé dans sa dimension purement fonctionnelle.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« Je m'en vais l' dimanche à Orly.
Sur l'aéroport, on voit s'envoler
Des avions pour tous les pays.
Pour l'après-midi... J'ai de quoi rêver.
Je me sens des fourmis dans les idées
Quand je rentre chez moi la nuit tombée. »
G. Bécaud, « Dimanche à Orly », 1977

Mener une recherche sur les aéroports a cette dimension rassurante de susciter l'intérêt de nombreuses personnes. Au rythme de discussions formelles et informelles, mes interlocuteurs étaient souvent enthousiastes à l'énoncé de cette thèse et n'étaient jamais avares d'avis et d'anecdotes sur les aéroports qu'ils ont pu fréquenter (le plus beau, les plus confortable, le plus détesté, le plus pratiqué, le plus grand, le plus étouffant, etc.). Ainsi l'aéroport s'illustre-t-il comme un lieu universellement partagé, souvent doublé d'affect. Cet engouement s'explique autant par la démocratisation du transport aérien qui accroît sa fréquentation que par l'espace qu'il occupe dans la sphère médiatique. En effet, l'aéroport est autant, voire plus, représenté que pratiqué. Les médias nourrissent un véritable imaginaire de l'aéroport, souvent composé d'actualités que ce soit dans un contexte conflictuel de grèves de personnels navigants, d'aiguilleurs du ciel, de chauffeurs de taxis[1] contrariant les plans des voyageurs, de manifestations contre le développement de nouvelles infrastructures ou dans un contexte plus festif de grands départs en vacances. L'aéroport peut également inspirer les compositeurs (Gilbert Bécaud et Jacques Brel racontent ainsi leur dimanche à Orly[2]) ou faire office de décor de film, à l'image des films *Le Terminal* (2004) ayant pour personnage principal Tom Hanks dans la peau d'un apatride échoué à l'aéroport de New York-JFK (Annexe n°1) ou

[1] À l'image de la manifestation des chauffeurs de taxis contre les agissements de la société UberPop proposant un service de chauffeurs entre particuliers, le 25 juin 2015. Ceux-ci ont violemment pris en otage l'aéroport de Paris-CDG en en sectionnant tous les accès, contraignant les voyageurs à abandonner leur véhicule sur la route pour rejoindre à pieds les terminaux.
[2] La référence est faite à la chanson « Dimanche à Orly » de Gilbert Bécaud datant de 1977 et à la réponse de Jacques Brel « Orly » la même année.

encore *In the Air* (2010), dans lequel George Clooney campe un *frequent flyer*[3], collectionneur compulsif de *miles*[4] de compagnies aériennes.

L'indigence de la géographie française

Pourtant, cette familiarité de l'aéroport tranche avec l'intérêt en demi-teinte que lui a accordé la géographie française. Emblème de la mondialisation, lieu de transit, expression spatiale de nos sociétés mobiles, l'aéroport devrait pourtant être un objet d'étude privilégié par les géographes. Pourtant, après une phase d'intense production des années 1960 aux années 1980, révélant l'engouement moderniste pour cette infrastructure de tous les défis, la source semble avoir été tarie et les géographes furent peu nombreux à s'intéresser à l'infrastructure dans les années 1990 et 2000. Si temporellement l'aéroport s'éloigne des préoccupations des géographes, spatialement, les analyses sont incomplètes. En effet, l'aéroport fait l'objet de nombreuses études aux échelles internationale (en tant que point dans un réseau organisé en *hubs and spokes*[5]) et locale (abordé alors à travers ses relations avec son voisinage en termes de nuisances et d'impacts économiques). Cependant, à l'échelle infrastructurelle, les insuffisances de l'approche géographique française sont révélées, purement technocratique, très segmentée et relevant davantage de l'ingénierie que de la géographie[6]. L'aéroport est alors perçu comme un espace-outil, une installation de transbordement entre air et terre destinée au trafic aérien, permettant la réception et l'envol des aéronefs, assurant leur entretien et leur garage, ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises. Quand il n'est pas simplement absent des dictionnaires de géographie, l'aéroport est présenté comme un « *port destiné aux avions pour les passagers et pour le fret* » (BRUNET, FERRAS, THERY, 1992). La définition produite par Denise Pumain et de Thierry Paquot révèle aussi cette approche très infrastructurelle de l'aéroport à travers l'identification d'un « *ensemble des équipements comprenant les terrains aménagés pour l'atterrissage et le décollage des avions (aérodrome) et (d)es installations et services accueillant les passagers et le fret (aérogare)* » (PUMAIN, PAQUOT, KLEINSCHMAGER, 2006).

Problématisation : les paradoxes de la ville aéroportuaire

Toutefois, depuis quelques années, un regain d'intérêt pour l'aéroport est notable chez les géographes et les architectes, notamment à travers la thèse de géographie récemment soutenue de Jean-Baptiste Frétigny portant sur les mobilités à l'épreuve de l'espace aéroportuaire (FRETIGNY, 2013), la thèse de l'architecte

[3] Les voyageurs fréquens ou grands voyageurs.
[4] Terme anglo-saxon pour désigner le système de fidélisation de points offerts par les compagnies, cumulés lors d'achat de billets d'avion.
[5] Autrement appelé réseau en étoile ou structure en moyeux et rayons.
[6] Pierre Merlin et Monique Dacchary illustrent cette approche dans leur ouvrage sur le transport aérien (MERLIN, 2000 et DACHARRY, 1981).

Nathalie Roseau étudiant le lien entre l'aéroport et sa ville d'ancrage dans une démarche diachronique (ROSEAU, 2012) ou encore l'ouvrage d'architectes intitulé *Habiter les aéroports : aperçus d'une urbanité future entre architecture et art* (URLBERGER, 2012). Ce nouvel élan, interrogeant relation entre aéroport et ville, témoigne d'une mutation fondamentale de l'infrastructure que le géographe ne peut ignorer : au-delà de sa situation en périphérie de la ville, la diversification des activités aéroportuaires confère à la plateforme des caractères urbains. En effet, dans un contexte de privatisation du transport aérien, introduite par le vaste élan de déréglementation lancé dans les années 80, la concurrence entre les compagnies aériennes, dorénavant plus protégées par le monopole d'État, a provoqué la restructuration du réseau aérien, passant d'une logique de point par point à celle de *hubs and spokes*. S'ériger en *hub* international devient un enjeu majeur voire vital pour les gestionnaires d'aéroports, qui affrontent entre leurs murs également la vague de privatisation. Dans un contexte concurrentiel accru, l'impératif de rentabilité n'a jamais été aussi aigu. Pour accroître leurs revenus, les autorités aéroportuaires diversifient leurs activités et de plus en plus, l'aéroport prend des allures de *malls* et de centres d'affaire.

Dès lors, l'aéroport change de nature et ne peut plus être réduit à sa fonction de transbordement. Son emprise spatiale enserre certes des entités fonctionnelles complexifiées, garantissant au possible la fluidité de l'infrastructure (multiplication des pistes, agrandissement et construction de nouveaux terminaux, étagement des parkings, etc.) ; mais aussi des espaces dédiés à de toutes autres fonctions au sein ou à l'extérieur des terminaux. Ces évolutions sont théorisées et très médiatisées par les opérateurs anglo-saxons à travers l'expression d'*airport city*. Les considérations de Jack Short, secrétaire général de la Conférence européenne des ministres des transports témoignent de ces mutations qui interrogent la nature même de l'aéroport :

> « *Airports are no longer just airports (…). But what are they? Nodes of a new intermodal transport system for both people and goods? New cities, with shopping, hotels, conferences and a host of ancillary activities more or less loosely linked to aviation? New sprawling developments gobbling up precious land? Unlived-in new cities with serious congestion, access, noise and pollution problems? Dynamic centres of economic activity and growth at the heart of economic activity and growth at the heart of a network of high-speed links to other centres? To varying degrees airports are all of these things. (…) Now, in many airports most of the people are not taking a plane at all. Airports have become major centres of employment and sites for business contacts, as well as vital logistic and distribution centres.* » (GÜLLER & GÜLLER, 2003 : 7)

L'*airport city*, expression qui semble faire consensus, est avant tout un concept d'opérateurs et d'acteurs et mais pas (encore ?) de géographe. Les aménageurs, les architectes et les gestionnaires d'aéroports ont tendance à considérer que c'est en multipliant les équipements, les activités et les formes que l'on peut en venir à

joindre le terme de ville à celui d'aéroport. L'idée est la suivante : en imitant la ville, on ferait de la ville. Mais ils réduisent la définition de la ville à son caractère fonctionnel et économique. Un petit exercice très académique de traduction vient renforcer cette idée. Au sein de cette expression d'*airport city*, il faut s'interroger sur la vocation de *city* dont on affuble l'aéroport. La langue française ne permet pas de refléter la polysémie de la langue anglaise. En effet, sans réelle hésitation, nous aurions tendance à traduire *city* par ville en français. Nous penserions alors que les opérateurs anglo-saxons affirment que l'aéroport devient une ville. Toutefois, le terme *city* en anglais désigne aussi ces quartiers d'affaire, centralités majeures des villes anglo-saxonnes, qui prennent bien souvent la forme de *Central Business District* (CBD). Pourtant, les acteurs de l'aéroport Paris-CDG, francophones, traduisent bel et bien *l'airport city* par la ville aéroportuaire. L'ambigüité linguistique produit un questionnement géographique. En utilisant cette expression, les penseurs anglo-saxons affirment-ils que l'aéroport se dote d'activités économiques qui en font un centre d'affaire ou qu'il se transforme en ville à part entière ? **L'enjeu géographique est bel et bien présente lorsque l'on questionne la nature de l'aéroport à la lueur de ces mutations : doit-on aujourd'hui parler d'aéroport-ville voire de ville aéroportuaire** comme le font des autorités aéroportuaires de Paris-CDG **ou de simple *edge city*[7] ? Quelle est la pertinence géographique du concept opérationnel que la ville aéroportuaire constitue ?** Il est donc obsolète d'aborder l'aéroport en termes exclusivement infrastructurels. Celui-ci s'érige en **objet spatial non identifié**, dont il faut évaluer géographiquement l'urbanité avant de pouvoir valider la qualité de ville.

Cette problématique générale de la thèse repose sur quatre paradoxes de la ville aéroportuaire qui interrogent son urbanité :

- le paradoxe de la ville déterritorialisée. L'aéroport est à la fois une extraterritorialité exprimée par son ambiance transnationale à l'origine de sa désignation très contestée (y compris par l'auteur *a posteriori*) de « non-lieu » (AUGE, 1992), mais il est aussi indissociablement lié à sa ville d'ancrage, garant de son activité et de son développement.
- le paradoxe de la ville fabriquée de toutes pièces[8], éloignée des stratifications successives qui ont historiquement donné naissance aux villes ;
- le paradoxe de la ville produite par des opérateurs-gestionnaires d'infrastructures de transport, animés par l'obsession de la fluidité et de la rentabilité ;

[7] L'*edge city* trouve sa traduction en français par l'expression « ville lisière.
[8] Il ne s'agit toutefois pas véritablement d'une ville construite *ex nihilo*, à l'image de certaines villes nouvelles, compte tenu du substrat aéroportuaire dans lequel elle doit se fondre.

- enfin, le paradoxe de la ville sans habitants par définition, si éloignée de la ville traditionnellement comprise comme concentration démographique (et donc d'habitats).

Ces quatre paradoxes nous incitent à mettre en doute de la pertinence géographique de la qualité de ville de l'*airport city.*

Cette problématique nourrit un double questionnement, qui guide l'analyse. Tout d'abord, un questionnement gravitant autour de la ville fabriquée : quelle est la ville conçue et projetée par les concepteurs de l'*airport city* ? Quelles sont les idéologies urbaines qu'ils projettent sur l'aéroport ? Quelle est la ville matérielle produite ? Ensuite, le deuxième questionnement aborde la question de l'évaluation de la ville et de l'urbanité : quels sont les critères et les indicateurs de l'urbanité ? Comment saisir la dimension idéelle de la ville, c'est-à-dire la citadinité ? Cette problématique, articulée autour de l'*airport city* ou de la ville aéroportuaire, porte donc autant sur l'objet aéroports que sur l'objet ville.

Postures de recherche

Amorcée dès 2007, cette thèse s'insère dans l'élan des productions se penchant sur les relations entre la ville et l'aéroport qui émergent depuis les années 2010. Au-delà, elle interroge la nature même de l'objet géographique non-identifié que l'aéroport est devenu et dépasse la synecdoque particularisante réduisant l'aéroport au terminal ressortant de l'essentiel des travaux récentes pour saisir l'ensemble de la zone aéroportuaire.

Face aux mutations de l'objet aboutissant aujourd'hui à l'*airport city*, l'approche qui sera adoptée dans cette thèse empruntera nécessairement à diverses branches de la géographie, à commencer par la géographie des transports, qui étudier l'offre et la demande, le rôle des différents acteurs (les pouvoirs publics, les usagers, les riverains, les investisseurs, les gestionnaires) et les modalités de la coopération internationale. Cet héritage de la géographie des transports est non négligeable et sera mobilisé afin de saisir les enjeux de fonctionnement d'une infrastructure de transport complexe telle que l'aéroport. Les démarches de la géographie des transports sont indispensables lors du recensement et de la cartographie de l'espace aéroportuaire, de l'identification des acteurs, de la compréhension du contexte international et de l'emboîtement des échelles de décision, ainsi que de la nouvelle structuration du réseau aérien en *hubs and spokes*. Si je ne renie pas l'ascendance de la géographie des transports dans mon travail, je ne peux m'en satisfaire. En effet, ma problématique portant sur l'affaiblissement de la dimension infrastructurelle de l'espace aéroportuaire et l'avènement d'une urbanité émergente qui interroge sa nature, je ne peux me contenter de cette approche technique qui dit « flux » pour parler de personnes. Pourtant, afin d'évaluer cette

urbanité aéroportuaire, les passagers aériens doivent être traités comme des individus et non pas comme des flux, afin d'en saisir les pratiques et les représentations de l'aéroport. Je m'intéresse dès lors davantage à la mobilité qu'au transport.

En cela, mon travail de recherche pourrait être rattaché à la géographie des mobilités. Celle-ci est « *un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, etc.), et que trop souvent on confond avec lui* ». Son intérêt dans ma recherche est que la géographie des mobilités recentre son objet de recherche sur les déplacements de personnes. Développée depuis quelques années, celle-ci est un objet de recherche qui fait consensus dans toutes les sciences sociales. Cette innovation sémantique, à ne pas négliger selon les historiens Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, rénove les paradigmes et les pratiques de recherche qui y sont associées. Des réseaux de recherche internationaux et pluridisciplinaires se structurent pour étudier les mobilités. Certains chercheurs n'hésitent pas à parler d'un *mobility turn*, un tournant de la mobilité. La géographie des transports est morte, vive la géographie des mobilités ?

> « Certains chercheurs n'hésitent pas à parler d'un *mobility turn*, c'est-à-dire de l'apparition non seulement de nouveaux objets, mais également d'un paradigme interrogeant fondamentalement l'approche savante des déplacements, temps morts, temps perdus, dont l'apparente neutralité aurait des effets sociétaux puissants, largement sous-estimés » (FLONNEAU & GUIGUENO, 2009 : 12).

Cette entrée par les mobilités est indispensable dans ce travail de recherche interrogeant la nature et par extension l'urbanité de l'aéroport. Or la géographie des mobilités est une géographie élargie qui invite à prendre en considération aussi bien les lieux, les infrastructures, que les pratiques, les déplacements, les représentations, les stratégies des usagers, autrement dit ce qui compose l'urbanité ou plus précisément la citadinité.

De fait, ma thèse s'inscrit au carrefour de la géographie des mobilités et des transports, mais sollicite au-delà la géographie urbaine, culturelle, économique, sociale et politique, afin de parvenir à l'identification de cette nouvelle forme qui se veut urbaine. Concilier géographie des transports et géographie urbaine n'est pas chose aisée. L'approche traditionnelle de l'aéroport en tant qu'infrastructure de transport a effectivement des difficultés à être dépassée du fait de la segmentation persistante des différentes branches de la géographie. Comme le signale Yves Chalas (DUBOIS-TAINE, CHALAS, 1997), la ville étant synonyme de bâti, de fixe, d'immobile ; et les transports de mobile et de flux, le rapport entre le transport et la ville se décline sur le mode de l'opposition. Tout est fait comme si le transport n'était pas la ville. Géographie urbaine et géographie des transports paraissent donc encore inconciliables, malgré les nombreuses études menées sur les mobilités urbaines.

L'aéroport a longtemps été la chasse gardée de la géographie des transports. Cette thèse vise à dépasser la segmentation qui empêche de penser et théoriser les mutations aéroportuaires.

Hypothèse de recherche

Afin d'évaluer la ville aéroportuaire, quatre hypothèses de recherche sont identifiés, définies à partir d'un gradient d'urbanité croissant :

- la première hypothèse s'appuie sur la diversification et la concentration fonctionnelles inhérentes à l'*airport city* pour considérer que l'aéroport serait à l'origine d'une *edge city* (GARREAU, 1992), un espace urbanisé périphérique exclusivement fonctionnels, concentrant des espaces de bureaux, des *malls*, des entreprises, etc., sans résidentiel ;
- la deuxième hypothèse suppose une centralité urbaine émergente dans la périphérie de la ville, certes économique et fonctionnelle, mais également démographique et politique, faisant ainsi la distinction avec l'*edge city ;*
- la troisième hypothèse associe l'aéroport à un territoire urbain, par ses paysages mais aussi par les représentations et l'appropriation lisibles dans les discours et pratiques des « citadins » aéroportuaires ;
- la dernière hypothèse est celle d'une réciprocité de la relation entre les objets ville et aéroport. Si la ville interroge l'aéroport, l'aéroport également questionne la ville. La ville aéroportuaire serait le siège d'innovations et d'expérimentations urbaines qui pourraient ensuite être injectées dans la ville traditionnelle. La ville aéroportuaire serait alors faiseuse de ville.

Démarche de la thèse

Pour tester l'ensemble de ces hypothèses, l'aéroport de Paris-CDG constitue l'aéroport du terrain réalisé, complété par plusieurs aéroports-témoins, dont Amsterdam-Schiphol (le précurseur), New York-JFK, Atlanta-Harstfield Jackson (le premier mondial en termes de flux de passagers) ou encore l'aéroport Louis Armstrong de la Nouvelle Orléans, qui permettront de généraliser les résultats obtenus pour l'aéroport parisien à l'ensemble des *aiport cities* en expérimentation.

Afin de répondre à la problématique, la démarche de cette thèse respecte l'idée de progression dans le gradient d'urbanité, permettant l'évaluation de la ville aéroportuaire, grâce à une structure en trois parties, chacune étant composée de trois chapitres.

La première partie présente l'aéroport comme infrastructure mouvante, dont l'ultime mutation, c'est-à-dire le développement de l'*airport city*, suscite la curiosité du géographe. Le premier chapitre consiste alors à reconstruire l'aéroport comme objet géographique, en insistant sur ses dimensions multi- et transcalaires, en

signalant le regrettable éloignement progressif des géographes de l'échelle infrastructurelle. L'objectif est d'éviter l'écueil de la synecdoque particularisante qui amène à penser au terminal lorsqu'on pense à l'aéroport en insistant sur les interspatialités qui s'articulent à l'échelle de la plateforme, dans ces « *lieux qui concentrent de l'étendue* ». Si l'aéroport est replacé au centre de l'analyse géographique, cette dernière doit faire face à une complexité majeure : les mutations permanentes, rendant l'infrastructure mouvante et insaisissable. Le deuxième chapitre revient ainsi sur la construction de l'objet aéroportuaire à travers le temps, soulignant son « *obsolescence accélérée* » (BANHAM, 1962). Toutefois, si jusqu'à présent ces mutations permanentes ne remettaient pas en question la primauté de la fonction transport de l'aéroport, l'ultime virage vers l'*airport city* des gestionnaires impose de questionner la nature géographique de l'objet aéroport et de définir des méthodes et des terrains qui permettront d'évaluer cette forme émergente, notamment par le biais des notions d'urbanité et de citadinité qu'il faudra rendre opératoires (Chapitre 3).

La ville aéroportuaire étant contextualisée, il est alors temps, dans la deuxième partie de débuter l'évaluation de son caractère urbain le moins contestable : la concentration et la diversité fonctionnelles. Tout d'abord, il est intéressant d'interroger la fabrique de la ville et, par extension, celle de la ville aéroportuaire, afin de tenter de saisir les conceptions et idéologies urbaines que les acteurs projettent sur l'aéroport (Chapitre 4). Leur approche fonctionnaliste et technocratique se prolonge par l'addition de fonctions dans la ville aéroportuaire produite (Chapitre 5), lui conférant une centralité économique peu contestable (Chapitre 6).

La troisième partie met à l'épreuve la ville aéroportuaire par la manipulation des notions d'urbanité, au sens de paysage et de matérialité de la ville (Chapitre 7), et de citadinité, dont il faut étudier la valeur opératoire (NEDELEC, 2013). Si l'aéroport s'apparente à une ville, il est nécessaire de saisir les idéologies spatiales inhérentes à celle-ci afin de comprendre quel capital spatial les usagers mobilisent lors de leur fréquentation de Paris-CDG pour guider leurs pratiques, façonnées par leurs représentations de citadins (Chapitre 8). Le paradoxe porté par la ville aéroportuaire est alors à son paroxysme, l'aéroport présentant certes des caractères urbains indéniables mais aussi des dispositifs expérimentaux issus de l'extrême vulnérabilité du transport aérien et dont certaines ont déjà été transposées à l'espace urbain (Chapitre 9).

PREMIÈRE PARTIE

INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE

À l'orée de cette recherche, le premier étonnement est lié au faible nombre d'écrits géographiques portant sur l'aéroport en général et sur Paris-CDG en particulier. La nécessité de définir, de décrire, autrement dit de mener une analyse géographique de l'infrastructure, privilégiant l'échelle d'observation ajustée à l'ensemble de la zone aéroportuaire, se fait rapidement sentir. Cette démarche engendre alors un deuxième étonnement. Rapidement, ce qui paraissait simple, c'est-à-dire l'infrastructure de transport composée de pistes, de terminaux fret et passagers, de tours de contrôles et de parkings, révéle une complexité spatiale insoupçonnée, découlant de deux facteurs principaux : la transcalarité de l'aéroport (Chapitre 1) et ses mutations incessantes, comme autant d'adaptations à l'accroissement puis l'explosion du transport aérien au XX^{ème} siècle, rendant immédiatement obsolète toute tentative de description des formes (Chapitre 2). Il est alors bien plus aisé de dresser une histoire qu'une géographie de l'aéroport.

Depuis les années 1990, son ultime mutation s'articule autour d'un processus de diversification fonctionnelle engendré par l'injection d'activités nouvelles, parfois éloignées du transport aérien. L'objectif est d'accroître les profits et la rentabilité de l'infrastructure dans un contexte de privatisation généralisée. Cette évolution concerne les plus grands *hubs* mondiaux, notamment Paris-CDG. Cette tendance, qui a donné naissance au concept opérationnel d'*airport city*, tel qu'il est désigné par les observateurs et opérateurs anglo-saxons, attise doublement la curiosité géographique. En premier lieu, parce qu'elle interroge la fonction première de l'infrastructure de transport qu'est l'aéroport, qui devient alors un objet spatial non identifié qu'il convient de redéfinir. En second lieu, parce que cette désignation d'*airport city*, traduite par les opérateurs francophones par ville aéroportuaire, interroge la ville et surtout ce qui fait la ville dans ses dimensions matérielle et idéelle, c'est-à-dire l'urbanité et la citadinité. Suffit-il d'injecter des fonctions urbaines dans un espace pour en faire de la ville ? La ville aéroportuaire n'est-elle qu'une ville fonctionnelle ? La méthodologie élaborée s'efforce de faire de l'urbanité et de la citadinité des concepts opératoires afin de les confronter au terrain aéroportuaire (Chapitre 3).

Chapitre 1.

L'aéroport, objet éminemment géographique

« Je crois que l'apport le plus fondamental de la géographie (…) réside dans cette capacité à embrasser, dans une même analyse, des réalités spatiales de taille et de statut très différents et de penser leur interspatialité. La géographie aborde donc les « jeux d'échelles » (Revel, 1996), non seulement en insistant sur le fait qu'à chaque échelle corresponde un état spécifique des réalités, ce qui conditionne un mode d'observation et de raisonnement particulier, mais aussi - et elle s'avère la seule à le tenter - en examinant les régimes de relation entre les espaces de différentes grandeurs et en considérant des régimes comme constitutifs des sociétés » (LUSSAULT, 2007 : 38).

Mener une analyse pertinente de l'aéroport repose au préalable sur des considérations épistémologiques incontournables, permettant de comprendre comment les géographes se sont approprié cet objet, ou plutôt comment l'aéroport est devenu un objet géographique. L'histoire de la géographie de l'aéroport et par extension du transport aérien, témoigne d'un intérêt grandissant pour l'infrastructure au XX^{ème} siècle, mais paradoxalement aussi par une désaffection croissante, matérialisée par un éloignement de l'aéroport, de la part de géographes privilégiant ce qu'il y a autour. Les échelles d'analyse choisies pour approcher l'objet ont connu un glissement vers l'extérieur de la plateforme. Progressivement, l'aéroport est devenu un objet géographique qui s'ignore. Pourtant, par bien des aspects, l'aéroport est un objet éminemment géographique : l'échelle de l'infrastructure, relativement négligée, dévoile toute la complexité de l'objet aéroportuaire, notamment à travers le télescopage d'échelles. L'aéroport délaissé par les géographes est « *un lieu qui concentre de l'étendue* », comme Marcel Proust pourrait le dire (GAY, 1993), expression spatiale des interspatialités et de la transcalarité.

Ce chapitre a pour objectif volontaire de proposer une approche générale de l'aéroport en géographie, afin de contextualiser l'objet et de fixer le cadre de recherche de la réflexion. Certaines généralités énoncées deviendront alors autant de pistes à approfondir dans la suite de ce travail de recherche.

I. Un objet multiscalaire

A. Échelles et démarche scalaire en géographie

Toute l'importance que l'aéroport doit occuper dans l'esprit du géographe se saisit à partir d'un retour sur la place de l'échelle dans la science et l'analyse géographiques. Le géographe pratique la « *science qui a pour objet l'espace des sociétés* » et pour ce faire, il dispose d'un certain nombre d'outils et de démarches méthodologiques, parmi lesquels l'échelle occupe une position incontestable. Celle-ci relève aujourd'hui de l'évidence en géographie. Jacques Lévy a ainsi pu écrire que l'échelle constitue, avec la métrique et la substance un des « *trois attributs de l'espace* ». L'échelle devient un « *marqueur disciplinaire* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 285), constitutive de l'espace, objet de tous les intérêts du géographe.

1. *Quand l'échelle acquiert de la substance : « le tournant géographique »*

Si elle se présente comme un incontournable de la discipline depuis l'aube des études géographiques, l'échelle n'a pas toujours été au cœur de la démarche réflexive. Son usage et le sens qu'on lui accorde ont évolué de façon significative au courant du XX^{ème} siècle. Pendant la première moitié du siècle dernier, l'échelle était un outil familier et universel, indissociable de la carte[9], mais purement technique. Selon le premier dictionnaire de géographie du XX^{ème} siècle, le *Dictionnaire manuel illustré de géographie* de Demangeon publié en 1907, l'échelle est un des points de passage obligés du géographe dans la mesure où elle est inséparable de la carte. Elle est alors définie comme étant le « *rapport constant qui existe entre toutes les lignes de cette carte est celles de la nature* ». Le terme est restreint à des acceptations purement techniques et cartographiques.

Le tournant géographique en matière de définition de l'échelle s'opère dans les années 1950 et 1970. Les géographes se lancent alors dans une démarche de « *substantification* » des échelles[10]. La géomorphologie et la bioclimatologie ont impulsé l'enrichissement du terme en faisant de l'échelle un niveau d'observation pertinent pour l'analyse géographique, avant que la géographie humaine ne prenne le relais avec Roger Brunet (BRUNET, 1969). L'échelle géographique s'affirme face à l'échelle cartographique et la remplace peu à peu dans le cœur du géographe : elle devient une composante de la réflexion théorique du géographe. Parue en 1990, la *Géographie Universelle* confirme cet engouement des géographes pour les échelles

[9] Elle servait uniquement à exprimer le niveau de réduction opéré par la carte.
[10] Je fais référence ici aux articles de Jean Tricart (TRICART, 1952), Georges Bertrand (BERTRAND, 1958) puis Roger Brunet (BRUNET, 1969), jalons essentiels de l'histoire de la « substantification » des échelles.

devenues synonymes de niveaux d'observation, en traitant la question sur une page et demi du premier volume (BRUNET, 1990).

2. *La démarche multiscalaire*

Au-delà de cet enrichissement terminologique, il s'agit de la démarche réflexive et analytique de la géographie qui se transforme. Les géographes profitent de ce tournant pour reléguer au second plan la démarche monoscalaire privilégiée par la géographie classique, férue de monographies au profit du « *transfert d'échelles* » (DOLLFUS, 1970). S'annonce alors un renversement de la démarche géographique qui va faire la part belle à l'approche multiscalaire, au point de pouvoir parler de « *vulgate* » pour désigner ce recours quasi-systématique à l'analyse multiscalaire en géographie (ORAIN, 2004). Le changement scalaire devient le principe de la démarche géographique : désormais, chaque espace ou chaque phénomène doit être envisagé à plusieurs échelles ou plus rigoureusement à plusieurs échelons (l'échelle étant comprise dans son ensemble, comme une succession d'échelons). En 1984, dans l'ouvrage dirigé par Antoine Bailly portant sur *Les concepts de la géographie humaine*, André Dauphiné propose un développement sur la complexité des échelles, analyse qui l'amène à affirmer que l'objet géographique est le résultat d'une combinaison de processus agissant à différentes échelles (DAUPHINE, 1984). Ce principe de variation des focales est soutenu et renforcé par un processus qui surgit au cœur des préoccupations des géographes : la mondialisation. Ce n'est pas au hasard que le père de l'archipel mégalopolitain mondial, Olivier Dollfus, s'est intéressé aux échelles presqu'autant qu'au processus de mondialisation (DOLLFUS, 1970). Ce dernier favorise et invite à cet exercice apprécié des géographes que sont les approches multiscalaires. L'aéroport étant à la fois un produit et un vecteur de la mondialisation, il se prête et invite à cette approche multiscalaire.

B. L'aéroport-nœud sur la scène mondiale

La mondialisation est à la fois cause et conséquence des flux en tout genre qui sillonnent la planète : elle exprime la mise en réseau du monde. Historiquement, la mondialisation s'appuie sur les réseaux de transport. En effet, la mondialisation favorise la mobilité spatiale accélérée des biens et des hommes grâce à une augmentation générale des capacités et à une accélération de la vitesse. Autrement dit, la mondialisation réduit l'espace-temps, les distances-temps entre les lieux qui composent le monde. La mondialisation se fait donc au rythme du développement et des progrès techniques des réseaux de transport. Chaque grande phase de la mondialisation s'est accompagnée d'une révolution technique dans les modes et les moyens de transport (comme la navigation puis le chemin de fer).

Depuis les années 1970, la troisième phase de la mondialisation est le produit de la révolution de la vitesse qui a beaucoup à voir avec le transport aérien,

« démocratisé » à cette époque. Grâce à ce mode de transport, tout lieu peut être matériellement connecté à un autre, sans considération de distance, produisant une formidable contraction de l'espace-temps. Dès lors, la structuration du monde est transformée par le développement aérien, comme elle l'avait déjà été par les transports maritime et ferré antérieurement : le réseau à grandes mailles a donné naissance au système-monde. À cette échelle, l'aéroport apparaît comme un point sur une carte, un nœud dans le réseau aérien. L'aéroport étant la seule infrastructure visible de ce réseau, les routes n'étant pas matérialisées dans l'espace physique[11], son analyse à l'échelon mondial offre au géographe une entrée privilégiée dans la lecture de la structuration du monde mais permet aussi de comprendre les dynamiques auxquelles sont confrontés les gestionnaires d'aéroport et leurs stratégies.

1. Hétérogénéité réticulaire et hiérarchie aéroportuaire

Seules infrastructures visibles d'un réseau dématérialisé, les aéroports et leurs trafics offrent une lecture du réseau aérien et donc des dynamiques de structuration contemporaines du monde. Les réseaux aériens (plus précisément les aéroports fonctionnant en réseau) révèlent la très forte polarisation du monde par un petit nombre d'aéroports et par conséquent par un petit nombre de villes. L'illusion réticulaire consisterait à croire que les réseaux couvrent l'ensemble d'un territoire : chaque ville ou presque disposant d'au moins d'un aérodrome, le réseau aérien permettrait donc *a priori* la mise en réseau généralisée du monde et devrait dessiner un monde couvert d'un filet homogène. Bien au contraire, les réseaux sont toujours inégalement distribués sur un territoire : ils révèlent l'hétérogénéité fondamentale de l'espace géographique et mettent en exergue les lieux de pouvoirs en les renforçant, qui pourrait se traduire par une dialectique vertueuse d'accumulation des flux et des richesses et des pouvoirs ou encore par un effet entonnoir. Selon Claude Raffestin, les réseaux sont ainsi une forme d'inscription d'un pouvoir sur l'espace. Les nœuds sont les lieux privilégiés, souvent lieux de pouvoir et de référence qui se distinguent des autres parties du territoire (RAFFESTIN, 1980 : 135). Ils sont différenciés et hiérarchisés selon leur position dans le réseau. L'hétérogénéité est constitutive du réseau, puisque celui-ci suppose l'échange et exprime alors la valorisation d'une différence entre les lieux connectés.

En effet, si l'on étudie le réseau aérien mondial à travers une carte des flux entre aéroports, il semble que l'idée de « *petit monde* » ne fonctionne que pour un faible nombre de plateforme : la très forte polarisation du monde est évidente et elle se traduit par les réseaux aéroportuaires.[12] Magali Amiel, Guy Mélançon et Céline

[11] Les routes aériennes n'étant pas matériellement tracées, elles ne sont rendues visibles que par les cartes aériennes et par l'espace de circulation.
[12] Un mot sur la complexité de la cartographie des flux : le seul moyen de cartographier les flux aériens est de se raccrocher aux entrées et sorties des aéroports.

Rozenblat ont étudié, dans un article paru dans la revue *Mappemonde*[13], le réseau aérien comme illustration de réseaux multi-niveaux. Selon eux, si l'on se restreint aux liaisons de passagers les plus importantes, le trafic se concentre entre un petit nombre d'aéroports et donc de villes dominantes[14]. « *Parmi les 49 liaisons de plus de 2 millions de passagers, 32 relient des villes des États-Unis, 10 des villes européennes et six des villes asiatiques. Londres-New York constitue la seule liaison majeure transcontinentale (12° place, 4,2 millions de passagers)* ». Cette analyse est confirmée par les classements annuels des aéroports selon les flux de passagers et de fret qui les traversent. Bien que de nombreuses critiques puissent être formulées à l'encontre de ces classements (je reviendrai sur le sujet), ceux-ci révèlent cette concentration des flux au sein des trois pôles de « *l'Archipel Mégalopolitain Mondial* » (DOLLFUS, 1997) ou AMM. En 2013, le classement du Conseil International des aéroports (*ACI*[15]) selon les flux de passagers révèle que parmi les 30 premiers aéroports du monde, 12 sont situés aux États-Unis, 6 en Europe et 10 en Asie Orientale. L'aéroport de Dubaï n'appartient à aucun de ces trois systèmes régionaux et constitue une exception spatiale, liée aux de développement du premier *hub* de correspondance mondial, stratégie définie par les Émirats Arabes Unis. Seules les plateformes aéroportuaires du Moyen-Orient parviennent à s'ériger comme escales entre ces trois pôles (Carte n° 1).

Cette hiérarchie aéroportuaire structurée autour des trois pôles de l'AMM relève de l'inertie spatiale, puisqu'en 2005, le classement était sensiblement identique à cela près que l'Asie orientale était encore en retrait et s'affirme depuis face aux deux autres pôles de l'AMM (18 aéroports étaient situés en Amérique du Nord, 6 en Europe et 6 en Asie orientale). En ce qui concerne le fret, la structuration tripolaire est similaire. Toutefois, l'équilibre s'inverse entre l'Asie orientale et l'Amérique du Nord : parmi les 30 *leaders*, 9 aéroports sont situés aux États-Unis, 6 en Europe et 13 en Asie orientale (manufacture du monde) (Carte n° 2).

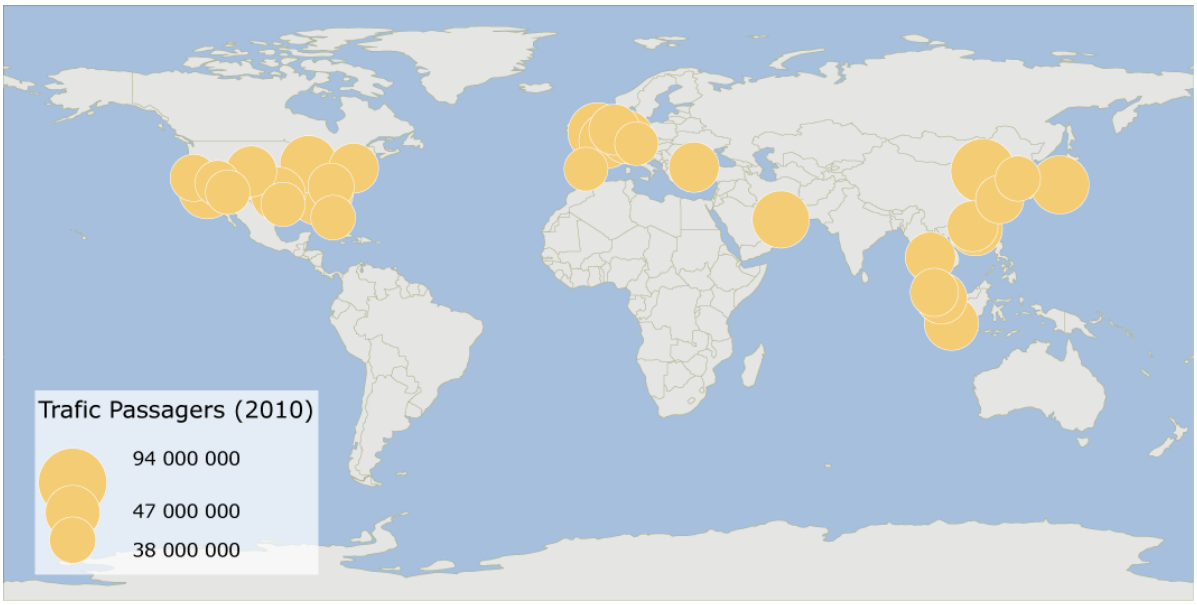
---

[13] (AMIEL, MELANÇON, ROZENBLAT, 2005 : 2-3)

[14] Un « petit monde » se caractérise par un « *degré élevé de connexité entre les nœuds et de courts chemins pour arriver de n'importe quel nœud à un autre (Watts, 1999)* ». Or, tous les points du réseau ne participent pas à ce type de configuration. Selon les auteurs, « *le-plus-court-chemin le plus long du réseau aérien mondial (Guimera et al., 2005)* » serait le trajet de Mount Pleasant (dans les îles Falkland) à Wasu (Papouasie-Nouvelle-Guinée) nécessitant quinze vols différents.

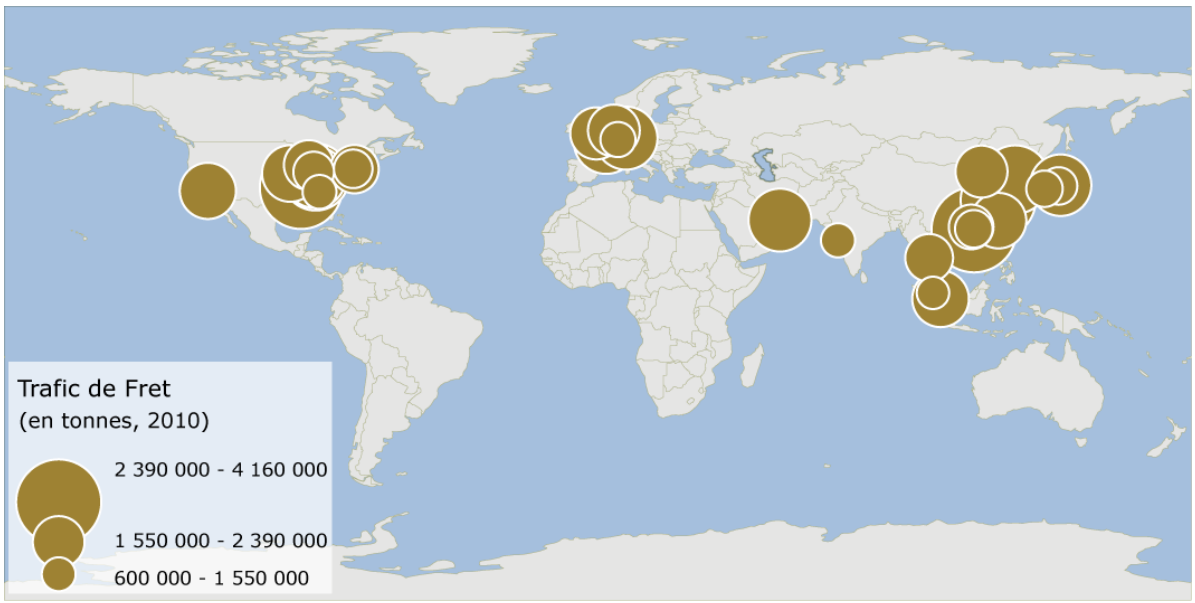
[15] *L'Airport Council International* est une organisation professionnelle fondée en 1991 par la fusion de plusieurs associations antérieures, et qui fédère les gestionnaires d'aéroports du monde entier. Son principal intérêt réside dans la promotion du développement des infrastructures aéroportuaires et d'inciter à la coopération entre aéroports

Carte n° 1 : Les trente premiers aéroports mondiaux – Trafic passagers (2010)



Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Carte n° 2 : Les trente premiers aéroports mondiaux – Trafic fret

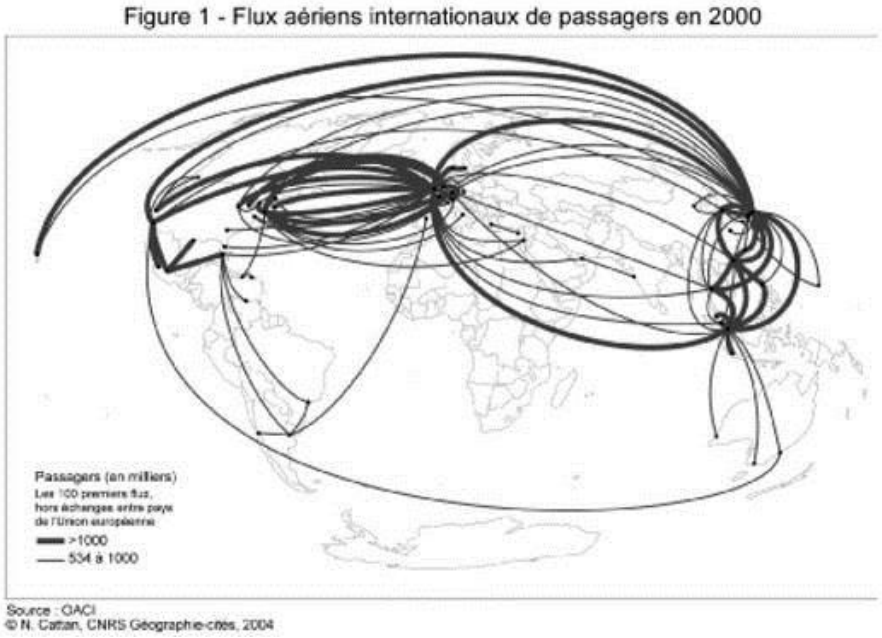


Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Un petit nombre d'aéroports s'illustrent alors comme les plus grands carrefours des flux mondiaux : ils captent une part essentielle du trafic aérien. Les liaisons intercontinentales dominantes s'effectuent entre les trois ensembles territoriaux qui composent l'AMM et parcourent l'Atlantique Nord et le Pacifique Nord. Ces nœuds stratégiques excluent de fait de vastes régions du globe, dont l'arrimage à la mondialisation est laborieux. En effet, certains courants aériens

arriment certaines villes des pays du « Sud » au système mondial des échanges. Il peut s'agir par exemple de liaisons entre Dubaï et Londres, ou encore entre Buenos Aires, Miami et Madrid. La visibilité des villes du Sud s'effectue également par des processus d'intégration régionale, par exemple en Amérique du Sud entre Sao Paulo, Buenos Aires et Santiago du Chili. Si cela témoigne de la participation de ces systèmes régionaux aux réseaux mondiaux et donc de l'intégration de ces périphéries, de vastes aires géographiques semblent être laissées à l'écart des flux et s'effacent sur les cartes et les classements : l'Afrique ; les ex pays soviétiques d'Europe de l'Est, la Russie, etc., apparaissent comme des périphéries marginalisées. Le réseau aérien est donc un réseau très sélectif et discriminant (Carte n° 3).

Carte n° 3 : cartographie des flux aériens (2000)



En 2004, Nadine Cattan propose une cartographie des flux aériens, réalisée à partir des données concernant les liaisons internationales fournies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Il faut noter l'absence de données intranationales, empêchant la représentation des liaisons nombreuses aux États-Unis. Par souci de comparabilité, l'auteur a pris le parti de ne pas représenter les flux intra-européens (au sens de l'Union Européenne de l'Europe des 15). Le résultat de cette cartographie est le reflet d'un monde extrêmement polarisé, sur le modèle de l'Archipel Mégalopolitain Mondial.

Source : Cattan, 2004

2. *La structuration du monde en AMM et les aéroports*

Cela signifie donc que la plupart des flux aériens majeurs qui sillonnent continuellement la planète décollent et atterrissent de quelques pôles seulement. Ces carrefours aériens mondiaux sont les métropoles économiques et financières mondiales, mais encore de grandes capitales politiques comme Londres et Tokyo, ou des centres économiques majeurs comme New-York et Hong Kong par exemple. De

nombreux chercheurs ont alors rapproché cette centralité de tête de réseau de l'image de l'archipel, au sens où chaque élément de l'ensemble ne prend sens que par les relations qui structurent le tout, à l'image de l' « Archipel mégapolitain mondial » théorisé par Olivier Dollfus. Selon lui, l'AMM, ou encore l'oligopole mondial, est un ensemble de villes qui contribuent à la direction du monde, qui concentrent les activités de commandement et d'innovation.

> « L'archipel mégalopolitain mondial (AMM), formé d'ensemble de villes qui contribuent à la direction du monde, est une création de la deuxième partie du XXème siècle et l'un des symboles les plus forts de la globalisation liée à la concentration des activités d'innovation et de commandement. (…) L'AMM marque conjointement l'articulation entre villes appartenant à une même région et entre grands pôles mondiaux. D'où cette émergence de grappes de villes mondiales […]. Les mégalopoles ont d'excellentes liaisons avec les autres « îles » de l'archipel mégalopolitain mondial (ce qui donne tout son sens au terme d'archipel) et concentrent entre elles l'essentiel du trafic aérien et des flux de télécommunication […]. 90 % des opérations financières s'y décident et 80 % des connaissances scientifiques s'y élaborent […]. Ces « îles de l'AMM » sont pour l'instant au nombre d'une demi-douzaine ». (DOLLFUS, 1997 : 25-27, chapitre 2, « Le monde dans ses lieux »).

3. Renforcement de la polarisation

Les dynamiques actuelles de structuration du monde renforcent la polarisation du système-monde, révélée par les réseaux aériens. Cela transparaît dans le nombre de villes répondant au statut de têtes de réseaux, c'est-à-dire les pôles indépendants et dominants au moins quatre autres villes. Selon la théorie des graphes, un pôle est dit indépendant s'il reçoit des flux majeurs d'autres pôles et s'il envoie son propre flux majeur vers un pôle de plus petite taille (CATTAN, 2004). En 1981, neuf villes avaient un statut de pôles indépendants ; en 1990 sept affichaient toujours une certaine autonomie, en 2000 seules quatre bénéficiaient encore du qualificatif de tête de réseau. Cela signifie que dans les années 1980 et 1990, des pôles comme Mexico et Le Caire avaient des positions relatives équivalentes à celles de Londres et de Tokyo dans le sens où ils pouvaient être considérés comme des pôles non dominés par un autre plus important exerçant une influence directe sur d'autres centres. Il y a une vingtaine d'années, les structurations du réseau aérien mondial renvoyaient à des organisations plus multipolaires du système que ne le fait la situation actuelle !

Par conséquent, l'étude des réseaux aériens, par le biais des aéroports, permet de comprendre l'organisation de l'espace-monde, entre tripolarité, périphéries intégrées et périphéries marginalisées.

4. *De la déréglementation aux* hubs and spokes

Ainsi, l'analyse cartographique des principaux aéroports et des flux de passagers échangés témoigne d'une forte réticularité aux niveaux supérieurs de la hiérarchie des centres et d'une polarisation accrue et renforcée de ce système. Le ciel est saturé au sein des trois pôles de l'archipel, mais aussi entre ces pôles. Cette concentration du trafic et cette polarisation accrue trouvent certainement leurs raisons dans l'intensité des échanges entre les centres ou encore à travers l'attractivité économique et migratoire qu'ils génèrent. Nonobstant ces arguments indéniables, il faut aussi intégrer dans les données de l'équation cette mutation historique qui a frappé le secteur aérien dans les années 1980 : la dérégulation, encore appelée déréglementation (*deregulation* en anglais). Celle-ci a impulsé la restructuration de l'intégralité du réseau aérien.

a. La déréglementation

Contrairement aux apparences, la déréglementation ne traduit pas le passage d'un système réglementé à un autre qui ne le serait plus, le transport aérien restant un des modes de transport les plus réglementés qui soient. En réalité, la déréglementation est davantage synonyme d'une ouverture à la concurrence d'un système autrefois extrêmement figé par la réglementation étatique. Pour cela, certains analystes préfèrent le terme de libéralisation (VARLET, 1997 : 205).

Cette déréglementation est récente. À l'aube du développement de l'aviation commerciale, l'espace aérien a été fortement réglementé en Europe par la Convention Internationale de Paris de 1919. Les États-Unis étant souvent inspirés par les expériences européennes en matière d'aérien, l'adoption de la Convention Internationale de Chicago en 1944 est un transfuge de la réglementation européenne. Ces conventions, qui instauraient un régime de protectionnisme aérien, assurent la totale souveraineté des États sur leur espace aérien, mais aussi la stricte réglementation des liaisons internationales : celles-ci étaient régies par des accords bilatéraux entre États, ce qui signifiait une répartition égalitaire de l'offre de sièges, le partage des recettes entre les compagnies des deux pays et l'obligation pour chaque compagnie d'obtenir une autorisation préalable pour utiliser un aéroport étranger. Les icônes de cette réglementation étaient bien entendu les compagnies d'État, qui ont, pour certaines, survécu parfois difficilement, jusqu'à aujourd'hui. Prenant pour une fois les devants, les États-Unis innovent et sont les premiers à se débarrasser du carcan instauré par la Convention de Chicago, à travers les « *accords de ciel ouvert* ». Le 24 octobre 1978, est adopté le « *Airline deregulation act* », ouvrant le transport aérien à la concurrence. La création de nouvelles compagnies est autorisée, ainsi que la liberté de fixer librement les prix des billets et de choisir la destination. L'Europe suivit le mouvement, bien que plus progressivement, dans l'objectif de voir naître un marché commun de l'aviation. Le processus de libéralisation a ainsi été échelonné en

trois volets de mesures, introduisant notamment la liberté tarifaire et la libre installation des compagnies en Europe, passées entre le 14 décembre 1987 et avril 1997.

La conséquence directe de la déréglementation est l'émergence d'un environnement concurrentiel dans le monde de l'aérien. Plus ou moins soudainement[16], les compagnies doivent faire face à des logiques concurrentielles et doivent mettre au point des stratégies afin de survivre à ce nouveau contexte. L'une d'entre elles consiste à opérer des rapprochements avec d'autres compagnies, afin d'étoffer leur offre de destinations et de fidéliser les voyageurs, notamment grâce à des programmes de points gagnés lors de voyages réalisés par le biais de n'importe quelle compagnie partenaire. Celles-ci ont multiplié les partenariats, prenant souvent forme d'alliances, parmi lesquelles les plus célèbres et pratiquées sont *Skyteam, Star Alliance*, et *One World*. Cette structuration tripartite des échanges aériens est discriminante et renforce l'intégration et l'enclavement de certaines régions mondiales, rejoignant les logiques de l'AMM et des pays émergents (Tableau n° 1).

Tableau n° 1 : la tripartition du monde aérien par les alliances de compagnies

	Star Alliance	One World	Skyteam
Création	14 mai 1997	1er février 1999	22 juin 2000
Passagers / an (2012)	678,9 millions	324,4 millions	537 millions
Parts de marché (2012)	26,6 %	15,4 %	20,1 %
Compagnies emblématiques	Lufthansa, Air China, United Airlines, Singapore Airlines, Air Canada, Swiss, SAS, etc.	American Airlines, British Airways, Qatar Airways, Iberia, Qantas, Cathay Pacific, Singapore Airlines, etc.	Air France, Alitalia, Aeroflot, Delta, KLM, Kenya Airways, China Airlines, Aeromexico, etc.
Régions desservies	Amérique du Nord, Amérique du Sud, Caraïbes, Europe, Moyen Orient, Asie, Australie et Nouvelle Zélande, Îles du Pacifique	Amérique du Nord, Amérique Centrale, Amérique du Sud, Caraïbes, Europe de l'Ouest, Asie, Australie et Nouvelle Zélande, Îles du Pacifique	Amérique du Nord, Mexique, Caraïbes, Europe, Moyen Orient, Asie
Régions marginalisées	Mexique, Afrique	Afrique	Australie et Nouvelle Zélande

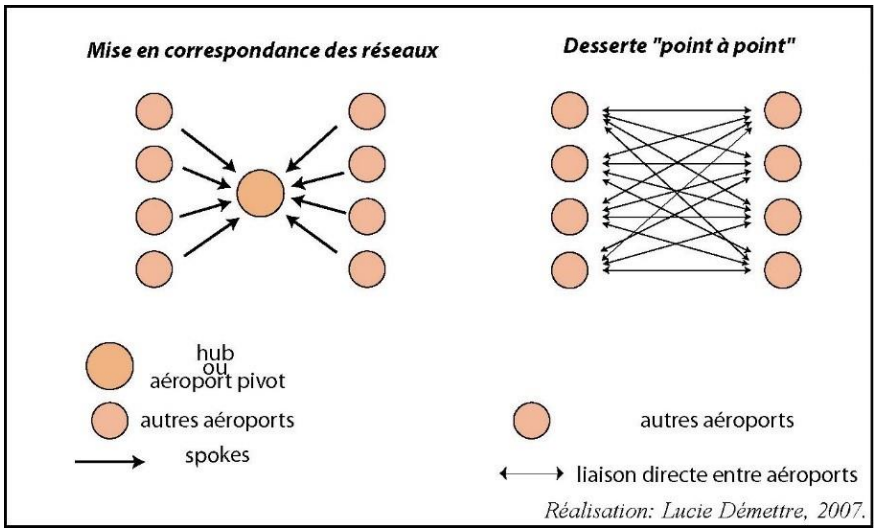
Réalisation : L. Drevet-Démettre / Source : IATA, 2013

[16] En 1978, la *deregulation* américaine fut assez brutale aux Etats-Unis, ce qui a conduit de nombreuses compagnies à péricliter. Prenant acte des dérives de la *deregulation*, l'Europe décida d'adopter une déréglementation plus progressive et moins agressive, de 1982 à 1995, afin de parer ces effets pervers.

b. La restructuration du réseau aérien en *hubs and spokes*

Au-delà des conséquences économiques (notamment les difficultés rencontrées par les anciennes compagnies étatiques), ce qui nous intéresse avec l'ouverture à la concurrence, c'est la restructuration profonde du réseau aérien, passé d'une organisation du point à point à une autre de type étoilé. En effet, les compagnies produisent un réseau étoilé et abandonnent de nombreuses liaisons directes au profit d'une plateforme de correspondance, un « *aéroport-pivot* » (le *hub* en anglais), concentrant les liaisons avant de les redistribuer (*spokes*).

Figure n° 1 : Du système « point par point » au système « *hub and spokes* ».



Ces logiques entrepreneuriales à impact réticulaire découlent directement du contexte nouvellement concurrentiel : les compagnies survivantes et naissantes de la déréglementation doivent proposer le même service et donc toujours autant de destinations à leurs clients, tout en baissant le tarif des billets, pour parvenir à gagner des parts de marché. Pour y parvenir, les stratégies devaient se concentrer sur la baisse des coûts d'exploitation. Le recours à un aéroport-pivot diminuait le nombre de liaisons peu rentables, assurées par des avions rarement remplis et entraînait alors un processus de polarisation et de réticularisation. Tous les vols ayant pour point de départ ou pour destination le *hub*, le nombre de sièges vides diminue alors drastiquement. Les économies d'échelle sont obtenues « *en augmentant les capacités des avions, en allongeant les étapes, en réduisant le nombre de segments du réseau (c'est-à-dire en abandonnant les lignes directes) (…), soit au bout du compte en massifiant les flux sur un nombre restreint de liaisons (les branches de l'étoile) pour lesquelles les correspondances sont bien aménagées.* » (VARLET, 1997 : 209).

La déréglementation, les mutations stratégiques des compagnies et les restructurations productives, à l'origine de la restructuration du réseau aérien en *hub*

and spokes, ont alors amené les compagnies aériennes à sélectionner un petit nombre d'aéroports parmi les plus grands. Ces dernières développent des stratégies afin de se doter du réseau le plus performant et le plus rentable. Des accords sont passés entre la compagnie et l'aéroport, qui devient alors la plateforme de correspondance attitrée, où elle profite de guichets d'enregistrement et de portes d'embarquement réservés. L'essentiel des courts et moyens courriers de la compagnie sont concentrés et transitent par ce *hub*, afin d'alimenter les vols longs courriers. L'aéroport progresse ou se maintient en tête de la hiérarchie aéroportuaire. Des logiques aéroportuaires se dessinent. Au final, un petit nombre d'aéroports, sans cesse renforcés, sont les têtes du réseau aérien. L'écart se creuse avec les aéroports de second rang (Tableau n° 2).

Logiques réticulaire et hiérarchique président alors aux échanges aériens, les aéroports secondaires participant à nourrir les aéroports principaux. Quatre niveaux de *hubs* : régionaux, nationaux, internationaux, intercontinentaux peuvent être identifiés (AMIEL, MELANÇON, ROZENBLAT, 2005). Ces derniers correspondent au cœur de l'AMM, nœuds d'échange majeurs de l'espace-monde : Atlanta, Chicago, New York, Londres ou encore Paris. Les clés du réseau sont les articulations entre niveaux assurées par des aéroports-relais qui assurent la liaison avec ces aéroports dominants, devenus incontournables pour le passager aérien, souhaitant rejoindre n'importe quel point sur la planète.

Finalement, cette restructuration du réseau aérien est un processus profondément discriminant, renforçant et exacerbant la hiérarchisation aéroportuaire. Approché à l'échelon mondial, l'aéroport est donc un point qui s'analyse géographiquement par le biais d'une logique de réseau complexe, hiérarchisée et multi-niveaux.

Tableau n° 2 : les *hubs* des compagnies polytopiques

Compagnie	Hub
Air France	Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-St Exupéry
Lufthansa	Franz Josef Strauss - Munich Aéroport international de Francfort
British Airways	Londres-Heathrow Londres-Gatwick
Delta	Atlanta-Hartsfield-Jackson, New York-JFK Boston International Los Angeles-LAX Orlando International Cincinnati International Salt Lake City International Washington - Ronald Reagan Detroit International Minneapolis-Saint-Paul International
American Airlines	New-York-JFK Chicago-O'Hare Dallas-Fort-Worth Miami International
United Airlines	Chicago-O'Hare Denver International Los Angeles-LAX San Francisco International Washington-Dulles New-York-JFK
Air Canada	Toronto-Pearson Aéroport international de Vancouver Montreal-Trudeau Aéroport international de Calgary
Varig	Aéroport international de São-Paulo, Brésil Aéroport international de Rio de Janeiro
Qantas	Sidney-Kingsford Smith Melbourne-Tullamarine
Air India	Aéroport international de Bombay Aéroport international de Delhi
Air Caraïbes	Guadeloupe - Pôle Caraïbes Martinique Aimé Césaire

Certaines compagnies possèdent plusieurs *hubs*, accroissant ainsi leur champ de correspondances et par conséquent leur rayonnement international.

Source : sites de compagnies aériennes / Réalisation : L. Drevet-Démettre

C. L'émergence d'un « territoire aéroportuaire » à l'échelon régional

Par un glissement d'échelle d'observation de l'aéroport, le point devient aire. Au-delà de sa réticularité globale, l'aéroport se connecte à son environnement proche : il s'insère dans un territoire. Ces logiques d'intégration territoriale révèlent des effets structurants et des interactions et interdépendances entre ville et aéroport, participant à la mise à jour d'un système urbano-aéroportuaire.

1. Un levier économique

Dans la société en réseau l'aéroport est devenu un instrument incontournable de l'attractivité d'une région. Compte tenu de sa position névralgique, ce carrefour mondial est aujourd'hui un moteur économique indiscuté, un véritable pôle de développement régional. Concentrant les flux mondiaux, cette plateforme logistique s'érige comme une formidable opportunité pour les entreprises, les populations et par conséquent pour la zone métropolitaine. Dans leur rapport à la DIACT, *Les villes européennes : analyse comparative*, Céline Rozenblat et Patricia Cicille affirment que « *le développement des aéroports interagit avec celui de la ville* » (ROZENBLAT, CICILLE, 2003 : 24). Les études portant sur le sujet sont multiples, souvent commandées et diligentées par les autorités aéroportuaires, dont les résultats sont affichés et médiatisés à l'envie, comme une réponse à contrepied de la mauvaise réputation de l'aéroport. Quoiqu'il en soit, ces résultats sont fiables et témoignent de l'émergence de l'aéroport comme figure métropolitaine. Il s'affiche comme un outil du dynamisme du territoire métropolitain.

Dans un rayon de 10 à 20 kilomètres, l'aéroport produit de l'activité économique (SCHAAFSMA, AMKREUTZ, GÜLLER, 2008 : 34), souvent mesurée en emplois produits. L'impact socio-économique estimé repose sur différents niveaux d'emplois générés. L'ACI (*Airport Council International*) Europe[17] distingue plusieurs types d'impacts socio-économiques :

- L'impact direct, déterminé à partir des emplois des entreprises situées sur les emprises aéroportuaires ;
- L'impact indirect, calculé à partir des emplois générés par les fournisseurs de biens et services aux activités des entreprises sur site ;

[17] L'*Airport Council International* est la principale organisation professionnelle à but non lucratif, fédérant les gestionnaires des plateformes aéroportuaires, à l'échelle mondiale. Fondée en 1991, par la fusion de différentes associations, son siège se trouve à Montréal. Sa mission consiste à favoriser la coopération entre les aéroports, ainsi qu'entre les aéroports et leurs partenaires financiers. L'organisation est régionalisée. Cinq antennes régionales existent : ACI Africa, ACI Asia-Pacific, ACI Europe, basée à Bruxelles, ACI Latin America-Carribean, ACI North-America. En 2013, les membre de l'ACI Europe assurait le transport de plus de 90% des passagers dans la région.

- L'impact induit correspond à la dépense des revenus directs et indirects, soit à la consommation des ménages ;
- L'impact catalytique ou catalyseur est estimé à partir des dépenses des visiteurs aériens dans la métropole, mais aussi par l'attraction et l'expansion économique au sein de la zone économique étudiée grâce à l'accessibilité offerte par l'aéroport ;

L'ACI estime que l'impact direct de l'aéroport génère 1 100 emplois par million de passagers par an (mppa), tout comme l'ensemble de l'impact indirect, induit ainsi que l'impact catalytique s'élève à 1 800 emplois par mppa. Avec un impact global estimé à 4 000 par mppa, l'aéroport serait alors un pourvoyeur d'emplois majeur de l'aire métropolitaine. En 2010, l'aéroport de Paris-CDG représentait ainsi 1,5 % de l'emploi français et 6,1% de l'emploi de l'Ile de France, et générait 4 100 emplois par mppa[18].

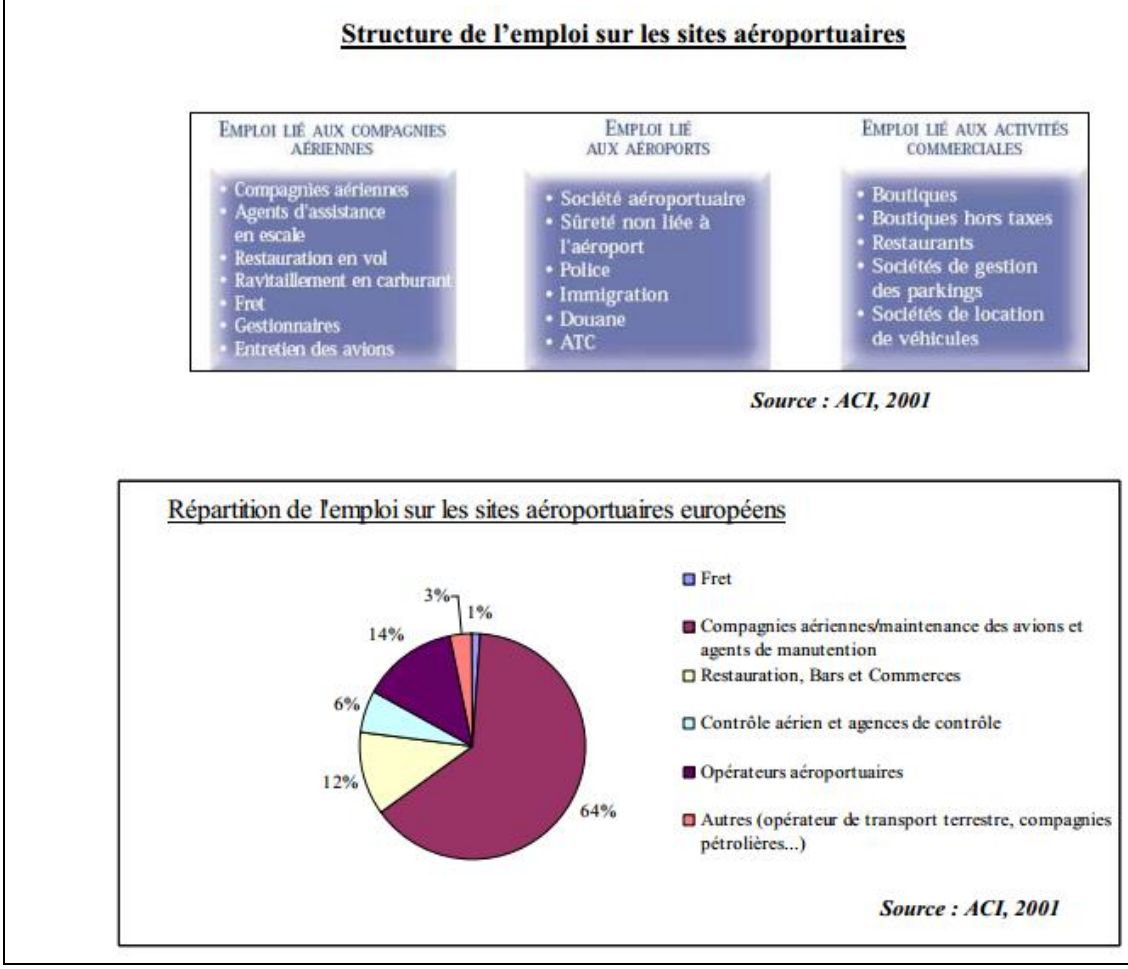
Tableau n° 3 : le faisceau d'impacts économiques de Paris-CDG

Type d'impact	Emplois salariés	Valeur ajoutée (en milliards d'euros)
Impact direct	86 008	9.5
Impact indirect	49 084	3.7
Impact induit	60 166	3.8
Impact catalytique	52 635	4.2
Total	247 893	21.2

Source : Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation d'Aéroports de Paris, 2010

[18] Source : brochure produite par l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation d'Aéroports de Paris, à partir des résultats d'une étude commandée au Bureau d'Information et de Prospective Economique, intitulée *L'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget*. Disponible en ligne (dernière consultation le 7 juillet 2014) : http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/Resources/2f3d9b46-d1a4-4ef8-8795-1765792a1744-impactsocioeconomiquedeParisCharlesdeGaulleetParisOrly.pdf

Figure n° 2 : la structure de l'emploi sur les sites aéroportuaires européens



Pour d'autres grands aéroports, les chiffres semblent suivre la tendance observée à l'aéroport de Paris-CDG, avec toutefois un ratio emploi/passager moindre pour les aéroports américains. Ainsi l'aéroport d'Atlanta génère-t-il 430 000 emplois indirects par mppa, mais seulement 58 000 emplois directs, ce qui représente un ratio d'environ 607 emplois par mppa. Selon Michael Cheyne, Directeur de l'aménagement et du développement durable de l'aéroport international Hartsfield-Jackson d'Atlanta, la mesure des emplois générés, directs ou indirects, relève de la subjectivité et plus trivialement de la législation de la durée du travail hebdomadaire différente aux États-Unis par rapport à certains États européens, à l'image de la France[19].

Quoiqu'il en soit, l'aéroport est une plaque tournante mondiale devenue un pôle de développement économique régional, voire national, une véritable locomotive. Atlanta-Hartsfield-Jackson en est l'illustration parfaite : premier aéroport

[19] Mickael Cheyne fait ainsi référence aux 35 heures, nécessitant selon lui davantage de personnel pour la même charge de travail. Propos tenu lors de la troisième édition du Séminaire international des places aéroportuaires durables, organisé par Hubstart Paris Région, et tenu à l'Université du service d'Aéroports de Paris en octobre 2013.

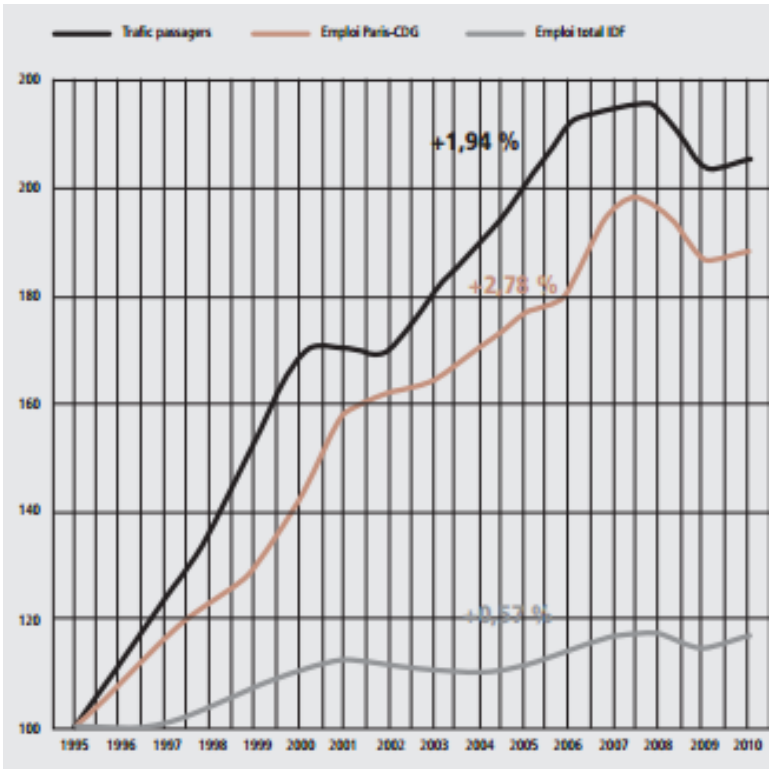
mondial en termes de trafic passagers, il est aujourd'hui un espace-clé dans l'économie américaine. En effet, le Sud-Est des États-Unis est devenu le foyer des usines pharmaceutiques et des fabricants automobiles, notamment. Honda, Hyundai, Mercedes-Benz ou encore Kia ont développé une activité d'importation et d'exportation, ce qui les lie étroitement à l'aéroport d'Atlanta. À celles-ci s'ajoutent Home Depot, Coca-Cola Enterprises, UPS, etc. Aujourd'hui, 40% de la fabrication et de la distribution totale aux États-Unis a lieu à moins de 800 km d'Atlanta, distance presque négligeable à l'échelle nord-américaine. Le Sud-Est[20] des États-Unis est aujourd'hui la septième économie mondiale avec un PIB de 2 180 milliards de dollars. Ces données ont été divulguées lors de la deuxième édition du Séminaire international des places aéroportuaires durables, tenu à l'aéroport d'Atlanta-Hartsfield Jackson le 30 octobre 2012, par Shelley Amar, Directeur de la planification de l'aéroport.

La puissance économique de l'aéroport se mesure également à la valeur ajoutée produite. Ainsi, l'activité économique de l'aéroport de Paris-CDG a produit 21,2 milliards d'euros de valeur ajoutée, ce qui représente 1.2 % du PIB de la France. La plateforme devient une zone d'activités à forte valeur ajoutée (hôtel, tourisme d'affaire, tous les soustraitants aéronautiques, etc.). Elle abrite aussi bien de grandes entreprises (à l'instar d'Orange, Venteprivée.com et H&M dans la zone de Paris-CDG) que des PME et PMI de la filière aéronautique (à l'instar d'Aertec).

La croissance de ce pôle économique est sans commune mesure avec les autres pôles périphériques des métropoles et de l'ensemble de la région métropolitaine. Aéroports de Paris affirme ainsi que la croissance des emplois à l'aéroport de Paris-CDG, parfaitement corrélée avec la croissance du nombre de passagers, est sept fois plus dynamique que celle de l'emploi régional (Figure n° 3).

[20] Le Sud-Est des Etats-Unis est composé de la Géorgie, la Floride, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud, le Tennessee, l'Alabama et le Mississippi.

Figure n° 3 : l'étroite corrélation entre l'emploi aéroportuaire et le trafic de passagers de Paris-CDG



Source : Aéroports de Paris, 2010

2. *Du cercle vertueux au système aéroportuaire*

L'aéroport devient une figure métropolitaine incontournable, qui assure le développement des périphéries urbaines mais aussi la prospérité de la métropole. Toutefois, une réflexion à sens unique se révèle insuffisante : les interactions sont nombreuses entre l'aéroport et la zone métropolitaine.

Si l'activité aéroportuaire se porte bien, l'économie régionale en profite également. Si l'économie régionale est en bonne santé, le trafic aéroportuaire s'accroit. Une augmentation de 1 % du trafic passagers de l'aéroport mènerait à une croissance régionale de 0,17 %. A l'inverse, une croissance économique régionale de 1% génèrerait un trafic de passagers en hausse de 2,65 % (SCHAAFSMA, AMKREUTZ, GÜLLER, 2008 : 35). La croissance aéroportuaire dépend donc de la ville, tout comme l'aéroport assure une partie de la croissance économique métropolitaine. Une boucle de rétroaction positive s'est instaurée.

L'aéroport étant avant tout un port, il est au cœur du triptyque aéroportuaire il assure la connexion entre son *foreland* et son *hinterland*, et ce dernier assure le développement, le dynamisme et la pérennité de l'infrastructure. En effet, l'infrastructure est fondamentalement liée à la ville qu'elle dessert et qui lui assure sa

fonction originelle, première. Il ne fait aucun sens pour un passager de prendre l'avion pour simplement se rendre à l'aéroport d'arrivée : l'aéroport n'est pas une destination, il s'agit au mieux d'une escale permettant d'atteindre la ville. Le nom qu'il porte témoigne de cette relation fusionnelle et inaltérable (ou indissociable) : l'aéroport international accole souvent le nom de la ville à sa propre désignation (Londres-Heathrow ; Lyon-St Exupéry ; New York-JFK ; Amsterdam-Schiphol, etc.). Même Paris-CDG, longtemps dénommé Roissy-CDG, revient à ses origines spatiales en renouant nominativement avec la capitale française. De plus, la ville assure la pérennité économique de cette infrastructure de transport, qui se doit d'être rentable. Elle lui fournit ses « *cargaisons* » (passagers, fret), mais aussi sa main d'œuvre (employés assurant le fonctionnement de l'aéroport). En revanche, il serait ardu de se lancer dans une analyse dont l'objectif serait de discerner ce que la ville apporte à l'aéroport, de ce que l'aéroport apporte à la ville en terme de puissance. En effet, l'aéroport et la ville sont, aujourd'hui, devenus les deux composants d'un système métropolitain, évoluant en étroite relation, voire en véritable symbiose. Un cercle vertueux se met en place : la ville contribue, certes, à développer l'importance de l'aéroport, qui, à son tour, par son attractivité développée, renforcera la puissance de la ville, rejaillissant, par conséquent, sur la plateforme.

3. *La question de la distance*

Un cercle vertueux s'est instauré entre les deux partis. L'aéroport ne peut fonctionner sans la ville, tout comme la ville ne peut s'affirmer dans la concurrence métropolitaine sans aéroport : la croissance de l'un profite au développement de l'autre. Pourtant, ce cercle vertueux semble devoir affronter certaines altérations qu'il est possible de résumer à travers l'idée de mise à distance de la plateforme. Compte tenu de la géophagie croissante de l'infrastructure (le trafic croissant de façon incessante, la taille des aéronefs augmentant) et des nombreuses nuisances générées, les aéroports sont rejetés aux marges de l'espace urbain.

À l'aube du voyage aérien, les premiers aéroports s'installaient relativement près de la ville : les pistes, le tarmac, l'aérogare n'étaient guère plus éloignés du centre-ville, que les gares ferroviaires. La faiblesse du trafic rendait cette situation possible. L'aéroport de Berlin-Tempelhof, édifié entre 1936 et 1941, se situe ainsi à seulement 6 km du centre de la ville. Les grands aéroports internationaux se sont ensuite éloignés de la ville, le début des années 1960 étant, effectivement, marqué par l'arrivée des premiers jets (Boeing 707, DC8, Caravelle, etc.). Ces avions, plus gros et plus rapides, ont besoin de davantage d'espace : les pistes doivent être allongées (4000 m. désormais pour les longs courriers) et le tarmac doit être élargi. Ils sont également plus bruyants que les avions de la génération précédente. Le tableau suivant est sans équivoque quant à la localisation des aéroports en relation avec leur date de naissance : une corrélation nette se dessine entre ces deux variables.

Tableau n° 4 : Corrélation entre date d'édification des aéroports et leur distance au centre-ville.

Aéroport	Distance au centre-ville	Année de construction
Atlanta-Hartsfield	16 km	1926
Chicago-O'Hare	29 km	1942-43
Londres-Heathrow	24 km	1946
Tokyo-Haneda	30 km	1931
Los Angeles international	24 km	1946-
Dallas	24 km	1972
Roissy-CDG	23 km	1974
Francfort	12 km	1936
Amsterdam-Schiphol	15 km	1920
Las Vegas	5 km	1948
Denver	40 km	1993
Madrid	12 km	1928
New York-JFK	24 km	1948
Phoenix	7 km	1935
Pékin	28 km	1958
Hong Kong	34 km	1998
Houston	35 km	1969
Bangkok	25 km	1914
Minneapolis-St Paul	21 km	1921
Detroit	32 km	1929

Réalisation : Lucie Démettre, 2007.

La distance moyenne des aéroports ouverts avant 1950 aux centres-villes s'élève à vingt kilomètres. Après 1950, on atteint les 28 kilomètres. Cette augmentation frôle les 40 %. L'aéroport est sans cesse repoussé par les acteurs locaux, sous la pression de la population. Le cas des aéroports de Paris illustre parfaitement cette évolution. Le Bourget est le premier aéroport de Paris : il accueillit Charles Lindbergh à la fin de sa traversée de l'Atlantique, en 1927. Il se situe à seulement 13 km du centre-ville. Il reste l'aéroport principal de Paris, jusqu'en 1952, date à laquelle *Air France* le quitte, au profit de Paris-Orly (situé à 14 km du cœur de Paris). Puis, face à la saturation annoncée d'Orly, Paris-CDG ouvre ses portes en 1974 à 23 km du centre-ville en plein cœur de la plaine de France. Un quatrième aéroport

qualifié de parisien, a été mis en service le 31 mars 2000 : l'aéroport de Vatry en région Champagne-Ardennes, à plus de 150 km de Paris. Il est actuellement réservé au transport de fret. La superficie de ces aéroports s'est accrue, au rythme de l'éloignement du centre : 550 ha pour le Bourget, 1 528 pour Orly et 3 200 pour Paris-CDG (soit le tiers de la superficie de Paris intra-muros). Cette mise à distance est problématique et peut mettre en danger l'infrastructure, comme cela a été le cas de l'aéroport de Montréal-Mirabel.

Chronique d'un échec annoncé : l'aéroport de Montréal-Mirabel[21]

À la fin des années 1960, l'augmentation du trafic aérien incite le gouvernement canadien à construire un nouvel aéroport pour délester celui de Dorval, en banlieue ouest de Montréal. L'euphorie accompagne son inauguration en octobre 1975 : Mirabel devait être, selon le ministre des transports de l'époque Pierre Elliott Trudeau, « *l'instrument privilégié pour le développement du Québec moderne* » ; le Premier Ministre Robert Bourassa y prédit un « *fourmillement énorme* ». Cela tranche avec les difficultés qu'il rencontra, jusqu'à son dernier vol passager le 31 octobre 2004. 20 ans après l'ouverture de l'aéroport, le projet de Mirabel est un échec. Parmi les nombreuses causes évoquées, celle de la distance à la ville semble avoir été la plus handicapante. Situé à plus de 75 km du centre-ville, cette distance est accrue en raison de la médiocrité de la desserte entre l'aéroport et Montréal. Le gouvernement provincial devait construire les infrastructures routières et ferroviaires vers Mirabel, ainsi qu'entre Dorval et Mirabel. Il ne finit, en fait, que partiellement l'autoroute 13 entre les deux aérogares, obligeant à un détour par l'autoroute 15 pour atteindre Mirabel. Les projets d'autoroute 50 vers Ottawa, et de l'ambitieux train rapide TRRAMM (Transport Rapide Régional Aéroportuaire Montréal-Mirabel) sont abandonnés, le financement du gouvernement fédéral n'ayant pas lieu. L'aéroport périclite progressivement : les compagnies transfèrent leurs vols vers Dorval, pour éviter de contrarier leurs clients, que la distance avec la ville, et la desserte de mauvaise qualité, rebutent. Mirabel est, aujourd'hui, exclusivement réservé au trafic de marchandises. En 2006, la question de la requalification de la friche aéroportuaire s'est posée : un consortium a proposé de transformer l'aérogare en vaste complexe récréo-touristique, comprenant un hôtel, un centre commercial, une plage intérieure et des dômes géodésiques.

La relation entre la ville et l'aéroport est donc avant tout une question de distance. La préservation du cercle vertueux entre les deux entités et la résilience du système reposent sur le non-dépassement d'une distance seuil, une distance critique à partir de laquelle l'aéroport péricliterait. Trop près, l'aéroport doit faire face à des limites en termes d'emprise spatiale et de trafic ; trop loin, sa connexion avec la ville, destination finale du passager, est considérablement affaiblie. Cette distance critique

[21] Ces réflexions sont nourries d'un documentaire réalisé par l'émission *Montréal ce soir*, diffusé le 8 septembre 1992, intitulé : « Aéroport de Montréal-Mirabel : Chronique d'un échec annoncé ». Il est consultable dans les archives de *Radio-Canada* au lien suivant : http://archives.radio-canada.ca/IDCC-0-17-1442-9394/politique_economie/mirabel_inauguration/ (dernière consultation le 16 mai 2009).

est effectivement aussi bien topographique que topologique : la connexion de l'aéroport à l'espace urbain est au moins aussi cruciale que le nombre de kilomètres qui le sépare du centre-ville. Les moyens de transport, garants de l'accessibilité de l'aéroport, agissent comme le cordon ombilical qui le relie à la ville. À la lueur de l'exemple de Montréal-Mirabel, il devient évident que la proximité de la ville s'évalue aussi en termes de connexité et de connectivité.

L'aéroport est donc un objet géographique qui se prête à l'analyse multiscalaire, jeu de focales particulièrement prisé par le géographe. Cette approche multiscalaire permet de dégager des logiques réticulaires et territoriales, caractéristiques de a société en réseau, de l'économie post-fordiste et du monde mondialisé. Un état de l'art des écrits géographiques dédiés aux aéroports révèlent cet intérêt multiscalaire pour les aéroports.

II. L'intérêt multiscalaire des géographes pour l'aéroport

Un objet géographique est « *quelque chose qui a une dimension dans l'espace* » (BRUNET, 1992 : 355). Surtout, un objet géographique est un objet étudié, examiné par le géographe, un objet qui attire son attention. « *Le géographe appréhende (…) l'espace en créant des objets géographiques, qui supportent son travail de spécialiste, deviennent ses terrains.* » (LEVY J., LUSSAULT M., 2005 : 676). Si la ville, l'urbain, le fleuve, le territoire, la région comptent parmi les objets géographiques les plus manipulés, l'aéroport s'est aussi progressivement construit en tant que tel. Toutefois, le processus fut lent et ambigu, bien qu'il révèle la démarche multiscalaire. Cette analyse repose sur une recension des écrits géographiques portant sur les aéroports. Afin de parvenir au travail le plus satisfaisant possible, les références ont été le produit d'une recherche réalisée sur la plateforme documentaire SUDOC-Abes[22] à partir du terme « Aéroport » figurant dans les mots du titre. Certains documents (mentionnés au sein des tableaux par une étoile) sont le produit de recherches personnelles par d'autres biais. L'ensemble de cette recherche a été mise à jour en octobre 2013 et porte exclusivement sur les productions scientifiques françaises.

[22] Le Système Universitaire de Documentation propose un catalogue collectif français réalisé à partir des banques documentaires des bibliothèques et centres de documentation de l'enseignement supérieur et de la recherche. Celui-ci comprend tous les types de documents (livres, thèses, revues, ressources électroniques, documents audiovisuels, microformes, cartes, partitions, manuscrits et livres anciens...)

A. Aux premières heures de l'aérien, une infrastructure marginalisée par la géographie des transports

La géographie, avant les autres sciences sociales, a investi le champ des transports, ou plutôt de la circulation[23]. Plus précisément, l'intérêt pour le transport aérien s'est manifesté au moment de l'essor de l'aviation commerciale. L'aéroport commence à être pensé et représenté par les géographes dans les années 1920 : cet espace aménagé pour recevoir des avions acquiert une réalité géographique en émergeant dans les écrits scientifiques, en premier lieu dans les revues de la discipline (Tableau n° 5).

Ainsi, dès les années 1920, certains géographes se sont essayés à la présentation de quelques aéroports dans des articles succincts. Pierre Clerget a été le premier à produire des articles portant l'aéroport de Bron, sur la route de la première ligne aérienne Paris-Lyon-Marseille, inaugurée en 1926, en 1928 puis 1929. La revue *Etudes rhodaniennes* semble être la première à s'intéresser à ce mode de transport émergent. Très rapidement suivent les études de Louis François sur l'aéroport de Marseille-Marignane, d'A. Desaunais prenant le relais de Pierre Clerget concernant Bron, et surtout les nombreuses études de Marcel Chartier sur divers aéroports (Marseille, Stockholm, Tunis, Paris). Ce dernier est aussi le premier à produire une étude synthétique concernant les aéroports de France et d'Afrique du Nord dans les années 1950. Toutefois, seul le trafic et la localisation intéressaient alors les géographes : ces articles se présentent sous forme de billets très laconiques informant de la croissance du trafic, des destinations et du type de produits transportés.

[23] La géographie des transports s'est appelée dans un premier temps la géographie de la circulation. Ce point a été développé en introduction.

Tableau n° 5 : Géographie des aéroports – Articles scientifiques

Date	Titre	Revue	Auteur	Volume, Numéro, Pages
1928	« L'aéroport de Bron en 1927 »	Les études rhodaniennes	Pierre Clerget	Vol.4, n°1, pp. 171-172
1929	« L'aéroport de Bron en 1928 »	Les études rhodaniennes	Pierre Clerget	Vol.5, n°2 pp. 330-331
1929	« L'aéroport de Marseille-Marignane »	Les études rhodaniennes	Louis François	Vol.5, n°1, pp.163-165
1933	« L'aéroport de Bron en 1930 et 1931 »	Les études rhodaniennes	A. Desaunais	Vol.9, n°1 pp. 69-70
1948	« L'aéroport de Marseille »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 57, n° 307 pp.275-276
1950[24]	« L'aéroport international de Stockholm »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 59, N°313 pp. 75-76
1951	« Mouvements des passagers dans les aéroports de France et d'Afrique du Nord »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 60, n° 318 pp. 72
1951	« Trafic local de fret dans les aéroports de France et d'Afrique du Nord »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 60, n°318, p.73
1951	« Trafic de l'aéroport de Tunis »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 60, n°318, pp. 73-74
1952	« Trafic de l'aéroport de Paris »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 61, n° 326 p. 311
1954	« Trafic de l'aéroport de Paris en 1954 »	Annales de Géographie	Marcel Chartier	Vol. 64, n°344, pp. 318-319
1956	« L'aéroport de Knob-Lake »	Annales de Géographie	André Meynier	Vol 65,

[24] Les dates accompagnées d'une étoile (*) signalent des références trouvées par un autre biais que le système de documentation SUDOC (bibliographies présentes au sein des ouvrages référencés par SUDOC par exemple).

				n°349 pp. 238-239
1961	« Les aéroports de Londres »	L'Information géographique	Claude Chaline	Vol.25, n°1 pp.10-14
1971	« L'aéroport de Valence-Chabeuil »	Revue de géographie de Lyon	Pierre Dubesset	Vol.46, n°4, pp.449-455
1972	*« L'aéroport et la géographie volontaire des villes »	Annales de Géographie	Jean Labasse	Vol 81, n°445 pp. 278-297
1981	« Le tryptique aéroportuaire lyonnais : une analyse géographique des installations, du trafic, des horizons aériens et de l'aire de desserte terrestre de l'aéroport de Lyon-Satolas »	Revue de géographie de Lyon	Jacques Charlier	Vol.56, n°2, pp. 115-163
1997	« La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports »	Annales de Géographie	Jean Varlet	Vol 106, n°593, pp. 205-217
1997	« Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales »	Annales de Géographie	Jean Varlet	Vol. 106, n°593, pp. 105-182
1997	« Le troisième aéroport parisien dans les turbulences du ciel français »	L'Information Géographique	Pierre Thorez	Vol.61, n°1 pp.31-37
1998	« Les principaux aéroports français et européens »	L'Information Géographique	Madeleine Brocard, Cédric Lesueur	Vol.62, n°1 pp.24-27
2002	« Complémentarité ou concurrence des aéroports : l'exemple du grand Sud-Est »	Géocarrefour	Alain Bonnafous Alexis Giret	Vol.77, n°2 pp.133-144
2003	« Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires »	L'Espace géographique	Guillaume Faburel	Tome 32, n°3 pp.205-223
2004	« Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulation géopolitique »	Hérodote	Philippe Subra	Vol.3, n°114 pp.122-180
2004	« Les aéroports régionaux à la veille de la décentralisation »	Hérodote	Jean-Claude Giblin	Vol.3, n°114 pp.101-121
2008	« Quelle desserte pour les grandes plates-formes aéroportuaires ? L'exemple de Roissy-CDG et du projet du CDG Express »	L'Information géographique	Philippe Subra	Vol.72, n°2 pp.32-45

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2014

Cette réduction de l'aéroport au simple trafic est aussi sensible dans les écrits précoces portants plus globalement sur le transport aérien (Tableau n° 6). Les travaux pionniers Pierre Deffontaines et Louis Charvet sont révélateurs. Sur commande d'Air France, en 1939, ceux-ci ont produit un ouvrage intitulé *Géographie des transports aériens*. Toutefois, les 55 pages de cette étude n'accordent qu'une place marginale aux aéroports, préférant se concentrer sur les grandes voies aériennes du moment. En 1940, Henri Cavaillès (1870-1951) propose une « Introduction à la géographie de la circulation » dans les *Annales de géographie*. Il y parle des quatre domaines de la circulation : les continents, les mers, les airs, l'espace. Toutefois, l'approche des airs est extrêmement rapide, se contentant d'établir un parallèle avec la circulation maritime et ne formulant qu'une unique remarque sur les aéroports : *« Comme elle, elle a ses points d'atterrage et ses ports, qui sont ses points d'atterrissage. »* (CAVAILLES, 1940 : 182)[25]. En 1948, Emmanuel De Martonne apporte sa pierre à l'édifice en publiant sa géographie aérienne, mais encore une fois, l'aéroport est survolé. Dans les années 1950, les ouvrages d'Aimé Perpillou et Eugène Pépin se concentrant sur la circulation aérienne n'apportent pas d'approche plus satisfaisante des aéroports. N'occupant que très peu les préoccupations et les écrits des géographes, l'aéroport ne semble pas figurer parmi les objets de la géographie jusqu'à la fin des années 1950.

[25] CAVAILLES H., 1940, « Introduction à une géographie de la circulation » *In Annales de géographie*, vol. 49, n°280, Paris, pp. 170-182

Tableau n° 6 : Géographie du transport aérien

Date	Titre	Types	Auteur	Place des aéroports
1939	*Géographie des transports aériens*	Ouvrage	Pierre Deffontaines / Louis Charvet	
1948*[26]	*Géographie aérienne*	Ouvrage	Emmanuel de Martonne	
1952	*Géographie de la circulation. Navigation maritime et navigation aérienne : le domaine atlantique*	Ouvrage	Aimé Perpillou	
1956	*Géographie de la circulation aérienne*	Ouvrage	Eugène Pépin	
1967	*Les transports parisiens : étude de géographie économique et sociale*	Ouvrage	Pierre Merlin	
1969	*Géographie des Airs*	Ouvrage	François Durand-Dastès	Les aéroports sont à peine évoqués. Une phrase sur les aérodromes secondaires.
1973	*Géographie des transports*	Ouvrage	Maurice Wolkowitch	Un passage sur les aéroports (p. 87-92), approche technique sur le fonctionnement des pistes, du balisage, de la sécurité et du fret
1981	*Géographie du transport aérien*	Ouvrage	Monique Dacchary	
2000	*Le transport aérien*	Ouvrage	Pierre Merlin	Tout un chapitre avec une description très technique

Réalisation : L. Drevet-Démettre, mai 2014

Jusqu'aux années 1960, l'aéroport n'apparaît dans les productions géographiques que comme un espace-outil qui permet de mesurer les flux et de caractériser le trafic aérien.

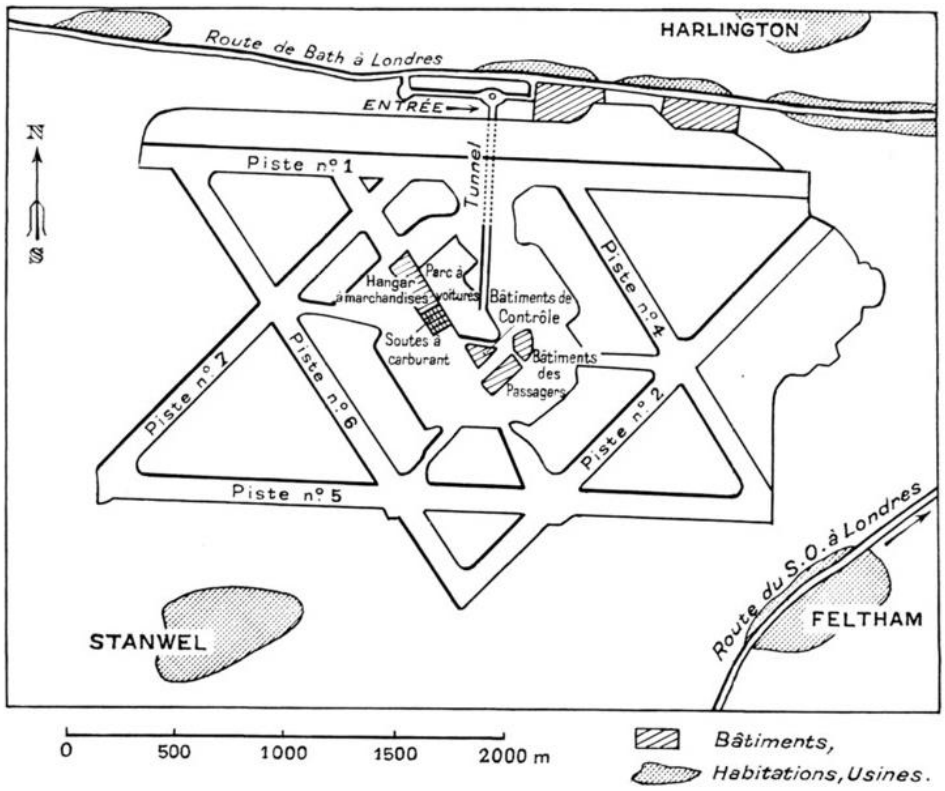
[26] Les dates accompagnées d'une étoile (*) signalent des références trouvées par un autre biais que le système de documentation SUDOC (bibliographies présentes au sein des ouvrages référencés par SUDOC par exemple).

B. Années 1960-1970 : l'émergence de l'aéroport, au cœur d'études géographiques

Progressivement, l'aéroport attire l'attention des géographes. L'aéroport s'érige en objet générique de la géographie, régulièrement abordé voire examiné : les spécialistes du transport aérien commencent par décrire un aéroport en particulier puis l'analyse devient plus généraliste. Cela s'observe à la fois parmi les ouvrages et articles géographiques dédiés aux aéroports mais aussi dans les manuels portant sur le transport aérien. Progressivement, l'aéroport y occupe davantage de place. De quelques lignes dans l'ouvrage d'Eugène Pépin, on passe à plusieurs pages dans celui de M. Wolokowitch (WOLKOWITCH M., 1973) (Tableau n° 6).

Le tournant a lieu avec l'article de Claude Chaline, paru dans *L'information géographique*, en 1961 : celui-ci se concentre sur les aéroports de Londres et enrichit considérablement l'analyse géographique des aéroports. Il s'intéresse certes au trafic, mais aussi à la relation de l'infrastructure avec la ville : *« Nous nous efforcerons après un aperçu technique d'analyser le détail du trafic, mais il est certain qu'un aéroport ne saurait être isolé du complexe urbain qu'il dessert et dont il est tributaire »* (CHALINE, 1961 : 10). Il s'exerce également à une description précise de l'emprise et de l'organisation de l'espace aéroportuaire : inauguré en 1955, le*« London Airport à 24 kilomètres du centre-ville sur une surface d'environ 1500 hectares et sa construction a entraîné la disparition du hameau de Heathrow et des jardins maraichers » (ibid.).* Il détaille la présence d'installations de contrôle, de bâtiments pour les passagers, de parcs à automobiles, du système de pistes centrales, de radars, de tunnels routiers longs de 700 mètres destinés à la liaison avec Londres. La question de l'accès à l'aéroport revient très fréquemment : le géographe arrime l'aéroport à son espace environnant. L'aéroport est aussi présenté comme un moteur économique avec ses 2200 employés, mais aussi l'urbanisation qu'il génère : le développement d'usines est évoqué (imprimeurs, construction mécanique) ; les hôtels, les immeubles de bureaux (qui accueillent entre autres l'entreprise Martini). La consécration de l'aéroport en objet géographique transparaît à travers la représentation schématique qu'en propose Claude Chaline (Figure n° 4).

Figure n° 4 : Le *London Airport* de Claude Chaline



Source : CHALINE, 1961

Progressivement, l'aéroport se retrouve au centre des analyses des géographes du transport aérien. Au début des années 1970, Pierre Dubesset suit les traces de Claude Chaline en s'intéressant particulièrement à l'aéroport de Valence-Chabreuil. Il commence certes par un bilan du trafic et des lignes, mais son développement sur l'infrastructure elle-même témoigne du recentrage de la géographie du transport aérien sur l'aéroport. Après être revenu sur ses débuts puis sur son explosion commerciale dans les années 1950, il s'attarde sur les équipements au sol (les pistes, les aérogares) et sur l'effet structurant de l'aéroport attesté par le développement d'activités secondaires et tertiaires (Rhône Poulenc, construction mécanique, fabricants de chaussures de luxe). Bilan d'une approche inductive monographique, sa conclusion sonne comme un écho à l'intérêt que le géographe commence à accorder à l'aéroport : « *la conclusion s'impose, simple. L'aéroport de Valence-Chabreuil existe désormais : une belle piste neuve, déjà longue, une ligne rentable en sont les fleurons* » (DUBESSET, 1971 : 455).

Il a donc fallu attendre les années 1970 correspondant à la démocratisation du transport aérien pour voir apparaître l'aéroport dans la géographie du transport aérien. Cela est mentionné dans l'article de Jean Labasse, paru en 1972 dans les *Annales de la géographie,* « l'aéroport et la géographie volontaire des villes » : « *Il a fallu arriver à une date très proche pour que l'aéroport prenne pleinement la signification*

impliquée par son radical (« port ») et que se dévoile aux yeux du grand public son pouvoir agglomérant. Aussi nombre de gens même dits informés, sont-ils surpris d'apprendre que Paris-Nord, le troisième aéroport de la capitale, construit aux abords de Roissy en France, sera entouré, dans les années 1980, d'une ville d'une cinquantaine de milliers d'habitants, la taille d'une Préfecture moyenne, et qu'Orly est depuis plus d'un lustre le 'monument' de France le plus visité (4,2 millions de visiteurs en 1967) » (LABASSE, 1972 : 278). L'aéroport est reconnu par les géographes comme un équipement structurant et par conséquent, comme un objet géographique. Jean Labasse défend alors dans cet article l'idée selon laquelle l'aéroport deviendrait un « *centre urbain* », compte tenu des activités qui s'agglomèrent autour de lui, constituant des ZALA (zones d'activités liées à l'aéroport).

L'auteur reflète les travaux universitaires croissants des années 1960 et 1970 portant sur des aéroports français ou étrangers. Si, au départ, ces thèses proposent une approche très descriptive d'un aéroport soigneusement choisi, dans une démarche très monographique, progressivement, à partir de la fin des années 1970, les auteurs s'efforcent de produire une approche problématisée, évaluant souvent l'impact de l'aéroport dans l'espace avoisinant (à l'image des mémoires de Maîtrise d'Aline Brochot, de Marie Claudette Mitsing ou encore de la thèse d'Elisabeth Dessus entre autres mentionnés dans le Tableau n° 7). La première référencée dans la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC)[27] date de 1952 : il s'agit d'une thèse écrite par Monique Sylvestre et dirigée par Pierre George sur l'aéroport d'Orly. Bernard Roux lui emboîte le pas en 1960 en travaillant également sur l'aéroport d'Orly, sous la direction d'Aimé Perpillou (le même qui produisit des ouvrages sur le transport aérien). Mis à part un coup d'arrêt des productions dans les années 1990, il est possible de remarquer que des travaux de recherche sur les aéroports sont régulièrement menés.

L'aéroport se construit alors comme objet qui intéresse les géographes et donc comme objet géographique au sens de Michel Lussault. L'aéroport a ses géographes : soit parce que les directeurs de thèse sont souvent les mêmes que les auteurs des articles scientifiques parus sur les aéroports (à l'image de Claude Chaline), soit parce qu'ils diligentent plusieurs thèses sur le sujet (comme l'a fait Aimé Perpillou dans les années 1960).

[27] Cette base de données et de références n'est certainement pas complète, mais elle permet d'obtenir un aperçu qui se veut exhaustif des publications sur les aéroports. Des mémoires de Maîtrise, de Master et des thèses ont certainement été soutenus sans avoir été référencés. C'est notamment le cas de mon mémoire de Master 2, soutenu en juin 2007. L'outil a donc ses limites.

Tableau n° 7 : Géographie des aéroports – Travaux universitaires

Date	Titre	Type de document	Auteur	Directeur de recherches	Université de soutenance
1952	*L'aéroport d'Orly*	Thèse	Monique Sylvestre	Pierre George	Université Paris I-Sorbonne
1960	*L'aéroport d'Orly*	Thèse	Bernard Roux	Aimé Perpillou	Université Paris I-Sorbonne
1961	*L'aéroport du Bourget*	Thèse	Françoise Noviant	Aimé Perpillou	Université Paris I-Sorbonne
1967	*Le trafic des compagnies aériennes étrangères sur l'aéroport de Paris*	Thèse	Jean Beauvois	Aimé Perpillou	Université Paris I-Sorbonne
1976	*L'impact d'un nouvel aéroport et sa liaison avec le centre-ville : application au cas de Téhéran*	Thèse	Shahrokh Sanaie-Fard	Claude Chaline	Université Paris XII
1977	*La notion de centre géographique, l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle*	Mémoire de Maîtrise	Aline Brochot	Lucette Uzan	Université Paris XII
1978[28]	*Conséquences de l'installation de l'aéroport Roissy Paris-Nord sur le monde agricole de la Plaine de France*	Thèse	Marie-Claudette Mitsingou	Jacqueline Bonnamour	Université Paris I-Sorbonne
1979	*Spécificité de l'aéroport Nice Côte d'Azur et son rôle dans l'espace*	Thèse	Elisabeth Dessus	Non précisé	Université Aix-Marseille II
1985	*L'impact de l'aéroport de Marseille-Marignane sur l'implantation des activités industrielles et tertiaires dans le pourtour de l'Etang de Berre*	Mémoire de Maîtrise	Bertrand Deschamps	Non précisé	Université Aix-Marseille II
1986	*Comment est organisé le transport aérien à partir de l'aéroport de Douala ?*	Mémoire de Maîtrise	J-C. Nkongue	Bernard Dézert	Université Paris IV-Sorbonne
1988	*L'aéroport international Luxembourg-Findel et son rayonnement*	Mémoire de Maîtrise	Claudine Mach	Non précisé	Université Grenoble I
1988	*L'influence de l'aéroport d'Orly sur les activités économiques de la banlieue Sud*	Mémoire de Maîtrise	Claudette Cigare	Jean Steinberg Marcel Rousset-Deschamps	Université Paris-Est Créteil Val de Marne (Paris XII)

[28] Les dates accompagnées d'une étoile (*) signalent des références trouvées par un autre biais que le système de documentation SUDOC (bibliographies présentes au sein des ouvrages référencés par SUDOC par exemple).

1988	*L'influence de l'aéroport d'Orly sur la localisation des établissements d'électronique*	Mémoire de Maîtrise	Marielle Dang Van Nhan	Jacques Malézieux	Université de Paris I - Sorbonne
1990	*L'aéroport de Grenoble-St Geoirs : bilan de 20 ans d'exploitation et perspectives d'avenir*	Mémoire de Maîtrise	Olivier Merlin	Non précisé	Université de Grenoble I / Institut de géographie alpine
1993	*L'urbanisme aux abords des aérodromes : le plan d'exposition au bruit : cas de l'aéroport Nantes-Atlantique*	Mémoire de Maîtrise	Nathalie Moreau	Non précisé	Université de Nantes
1994	*Analyse de l'environnement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle*	Mémoire de Maîtrise	Grégory Hamez	Non précisé	Université de Paris I et Paris VIII
1996	*Transport aérien et organisation spatiale : objet d'étude : L'aéroport international d'Alger « Houari Boumedienne »*	Mémoire de DEA	Boudjema Meftahi	Non précisé	Université Paris IV
2001	*L'aéroport d'Orly face à ses riverains*	Mémoire de Maîtrise	Fabrice Mele	Non précisé	Université Paris IV
2001	*L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est-il un aéroport régional ?*	Mémoire de Maîtrise	L. Ambroggi	Jean Varlet	Université Jean Moulin – Lyon III
2002	*L'aéroport de Vatry : un avenir pour le Sud Marnais*	Mémoire de Master 2 (?)	Baptiste Camus	Laurent Davezies	Université Paris XII
2006	*Le système de transport interne à l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle*	Mémoire de Master 2	Isabelle Vesque	Jean-Pierre Orfeuil	Université Paris XII
2007	*Projet « Renaissance » et avenir de l'aéroport Dijon-Bourgogne*	Mémoire de Master 1	Ecvi-Ancuta Chiosa	Jean-Jacques Bavoux	Université de Bourgogne
2007	*De la centralité aéroportuaire à la structuration du territoire : aéroport international de Maiquetia, Venezuela*	Mémoire de Master 2	Hillys Penso	Guillaume Faburel	Université Paris XII
2009	*L'impact de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes*	Thèse	Michel Carrard	Guy Baudelle	Université Rennes II
2009	*L'idée « environnement » et le développement durable : la friche de l'aéroport de Haneda et les acteurs institutionnels*	Mémoire de Master 2	Haruko Matsumoto	Guillaume Faburel	Université Paris XII

Réalisation : L. Drevet-Démettre, mai 2014

La géographie du transport aérien s'intéresse à des objets (les infrastructures) et à des flux (de personnes, de marchandises, d'informations, de capitaux, etc.). Elle propose d'en étudier l'offre et la demande, le rôle des différents acteurs (les pouvoirs publics, les usagers, les riverains, les investisseurs, les gestionnaires) et les modalités de la coopération internationale. Elle évalue également les conséquences du développement des transports, tant sur l'habitat que sur les activités humaines et sur l'environnement. L'aéroport est devenu une catégorie géographique.

C. Années 1980-2010 : la sortie de l'aéroport et le glissement vers l'analyse extra-aéroportuaire

À partir des années 1980, l'intérêt géographique pour les aéroports se maintient, mais il reflète les mutations des démarches de la discipline mais aussi l'évolution de ses paradigmes. Deux approches se distinguent dans les travaux de recherche. En premier lieu, les principes de l'analyse spatiale sont évidents dans plusieurs études, ce qui prolonge les amorces des années 1970 : l'aéroport est présenté comme un objet qui organise l'espace métropolitain, à l'image du mémoire de maîtrise de Claudette Cigare ou encore du mémoire de DEA de Boudjema Meftahi. En second lieu, la dimension environnementale apparaît comme une nouvelle entrée dans l'analyse aéroportuaire : plus précisément les nuisances générées par l'aéroport interrogent le géographe. Cette approche semble émerger en 1993 avec le mémoire de maîtrise de Nathalie Moreau traitant du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes et se confirme avec la thèse de Guillaume Faburel concernant le bruit des avions (FABUREL, 2000), ou encore celle de Michel Carrard concernant l'impact de l'aéroport de Notre Dame des Landes (CARRARD, 2009).

Il est intéressant de constater que les évolutions sont les mêmes pour les productions scientifiques. Après un enthousiasme dans les années 1950, la production reste modeste dans les décennies 1970 et 1980, avant de connaître un rebond dans les années 1990-2000. Les géographes s'intéressent alors aux conséquences de la déréglementation du ciel européen, aux retombées territoriales liées à la présence d'un aéroport ou encore au bruit généré par l'infrastructure.

Concernant la littérature du transport aérien, il est intéressant de relever le coup d'arrêt des années 1970 dans la production scientifique. Depuis la *Géographie des Airs* de François Durand-Dastès en 1969 (DURAND-DASTES, 1696), très peu de géographes se sont penchés sur le transport aérien, alors même que les mutations ont été profondes depuis cette époque pré-déréglementation. Il est également intéressant de remarquer qu'aucune référence portant sur les aéroports n'est apparue dans *Les Annales de la Géographie*, pourtant revue géographique de référence. Cela révèle-t-il un affaiblissement de l'intérêt des géographes pour la troisième dimension ?

Ainsi pouvons-nous formuler les remarques suivantes. Quantitativement, nous ne pouvons que constater un affaiblissement des publications scientifiques consacrées aux aéroports, bien que les travaux de recherche universitaire demeurent soutenus. Qualitativement, un glissement hors de l'aéroport semble évident, réduisant l'intérêt de l'infrastructure à l'échelle régionale et métropolitaine.

III. L'aéroport, transcalarité et interspatialités

A. Une invitation à la démarche transcalaire

Le périmètre aéroportuaire en tant que tel n'est que très marginalement étudié, alors même que les mutations qui le concernent sont nombreuses depuis les années 1980 et sont les vecteurs d'une transformation de la géographie à l'échelle urbaine mais aussi à l'échelle internationale. Le télescopage d'échelles, le tiraillement de l'infrastructure entre local et global se révèle pourtant au niveau de ce périmètre.

1. La démarche transcalaire en géographie

Comme nous l'avons vu, dans les années 1970, au-delà de l'enrichissement terminologique de l'échelle, la démarche réflexive et analytique de la géographie se transforme. Les géographes profitent de ce tournant pour reléguer au second plan la démarche monoscalaire privilégiée par la géographie classique, férue de monographies, au profit du transfert d'échelles (DOLLFUS, 1970). Olivier Dollfus se distingue de ses prédécesseurs et de leur discours « *discontinuiste* »[29] (ORAIN, 2004). Il insiste sur la nécessité d'observer un phénomène géographique en privilégiant les articulations interscalaires. En 1995, dans « niveaux géographiques, échelles spatiales », Robert Ferras parvient à deux remarques : d'abord, pour être compris, un objet doit être étudié à plusieurs échelles. Il existe également un rapport d'emboitement entre ces échelles, essentiel à percevoir (FERRAS, 1991). Désormais, l'approche transcalaire semble apporter une valeur ajoutée à la démarche géographique

Ce principe de variation des focales pour l'observation d'un même espace est soutenu et renforcé par le processus de mondialisation, qui surgit au cœur des préoccupations des géographes. Celle-ci favorise et invite à cet exercice devenu très apprécié des géographes que sont les emboitements, les approches transcalaires.

[29] Ce discours « discontinuiste » dont nous parle Olivier Orain dans son cours du CNED affiche les discontinuités comme règle méthodologique.

2. *L'aéroport et la construction du lien territoire-réseau*

En tant que commutateur[30], l'aéroport s'illustre comme un objet géographique, rendant possible l'interaction entre deux couches d'espaces au moins, le monde et l'espace urbain. Nœud du réseau aérien, l'aéroport est un point d'ancrage de la mondialisation : il a participé et participe encore à l'accélération du développement et de la diffusion du processus. Il est à la fois vecteur et produit de la mondialisation mais aussi infrastructure qui s'intègre dans des territoires métropolitains et urbains. De fait, il est au cœur des politiques économiques et d'aménagement des territoires concernés. Il permet ainsi au géographe de tisser le lien entre réseau et territoire. Il permet de s'interroger sur les « *interspatialités* » (LUSSAULT, 2007 : 38), sur les relations existant entre les espaces. L'intégralité des dynamiques, des organisations, des enjeux aéroportuaires ne peuvent alors se saisir qu'à travers une démarche transcalaire qui permet d'y relever des processus d'« *immanence* » (influence du petit espace sur le grand) et de « *transcendance* » (à l'inverse, influence du grand espace sur le petit) (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 285). Autrement dit, ce qu'il se passe au niveau de l'aéroport impacte l'ensemble du réseau aérien mondial (à l'image des conséquences d'une grève des aiguilleurs du ciel sur l'ensemble du trafic). Inversement, ce qu'il se passe au niveau du réseau aérien mondial impacte l'espace aéroportuaire et métropolitain (la réglementation internationale qui s'applique à tous les espaces aéroportuaires illustre ce sens de la relation, nous y reviendrons). En amarrant la ville à la mondialisation, l'aéroport devient donc l'objet-lieu qui permet de faire le lien entre réseau et territoire. L'étude transcalaire permet de réconcilier territoire et réseau. L'aéroport devient un outil de cette réconciliation.

a. Territoire *versus* réseau

Réseaux et territoires sont deux concepts clés de la géographie, au cœur de nombreuses recherches et analyses de géographe. Pourtant, le couple territoire-réseau ne relève pas de l'évidence. Bien au contraire, nombreux sont les chercheurs en sciences sociales qui les ont d'abord opposés. Leurs hypothèses se rencontrent autour de l'idée que le territoire serait une étendue continue, le support continu des liens fondés sur la proximité, alors que la notion de réseau impliquerait une discontinuité (les éléments du réseau, les lignes et les points, ne recouvrant pas toute la surface). Ainsi, pour Jacques Lévy, réseau et territoire constituent deux types d'espaces : le réseau serait un « *espace à métrique topologique* » ; alors que le territoire serait un « *espace à métrique topographique* ». Pour l'un, la distance est mesurée à partir de la topographie, c'est-à-dire un espace continu, alors que pour l'autre, elle est

[30] Le terme commutateur est emprunté au vocable des réseaux informatique et de communication. Il s'agit d'un équipement reliant plusieurs câbles à l'intérieur d'un boitier. L'aéroport est un équipement reliant les routes aériennes et les flux afin d'offrir une circulation harmonieuse.

mesurée à partir de la topologie c'est-à-dire sur l'évaluation de la connectivité, la temporalité, etc. (LEVY, 1999).

Pour d'autres chercheurs encore, sous l'effet de processus tels que la mondialisation, la métropolisation, l'ampleur prise par les flux et les réseaux dans un monde de mobilité, nous assisterions à « *la fin des territoires* » (BADIE, 1995). Cela s'expliquerait selon eux par la nature même du territoire, qui est un espace approprié, synonyme d'ancrage ; alors que les réseaux et les flux qui les empruntent sont synonymes d'hypermobilité, d'éphémère. À l'immobilité du territoire semble alors correspondre la mobilité du réseau. Face à ces évolutions, certains se sont interrogés sur la possible disparition du territoire. Réseaux et territoires semblent donc antinomiques, les réseaux semblent mettre en danger les territoires. Manuel Castells ou encore Bertrand Badie pourraient être les représentants de ce courant. Dans *La société en réseaux*, Manuel Castells développe ainsi l'analyse d'un fossé existant entre l'« *espace des lieux* » qu'il associe à la notion de territoire à travers l'idée d'enracinement et l'« *espace des flux* », constitué par des réseaux et donnant naissance à une « *unité transterritoriale* » (CASTELLS, 2001) : « *et oui, il y a un double mouvement d'organisation spatiale, l'espace des flux constitué par des réseaux connectant des lieux en une unité transterritoriale, et l'espace des lieux, enracinant le sens dans l'expérience vécue d'un territoire* » [31].

b. La construction du lien territoire- réseau

Toutefois, d'autres géographes[32] ont démontré que cette thèse était discutable et que le réseau doit être approché comme l'élément structurant des territoires, et non comme le facteur de disparition des territoires. Dans le tome 1 de *L'analyse spatiale*, intitulé *Localisations dans l'espace,* Denise Pumain affirme ainsi qu'il n'existe pas de réseau sans territoire (PUMAIN, SAINT-JULIEN, 1997). Ces auteurs soutiennent que sous l'effet de la mondialisation et de l'hypermobilité associée, les territoires contemporains se renouvellent à toutes les échelles. Le géographe doit apprendre à lire et à analyser la recomposition des formes territoriales qui découlent de ces mobilités accrues. Les territoires bougent, se superposent, s'emboitent, s'opposent au rythme du développement des réseaux. Célèbre ouvrage traduisant le phénomène, *Le territoire est mort, vive les territoires* de Benoit Antheaume et Frédéric Giraut (ANTHEAUME, GIRAUT, 2005), analyse le processus : selon les auteurs, nous aurions basculé dans une « *postmodernité territoriale* » (*ibid.* : 38), une recomposition des territoires à travers les réseaux. Le réseau devient un mode d'appropriation de

---

[31] CASTELLS, Extrait d'une interview donnée au magazine *Sciences Humaines*

[32] De nombreux auteurs ont travaillé sur cette complémentarité émergente :
- BENKO, G. et LIPIETZ, A., (dir.).1992. *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux. Les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, Coll. « Économie en liberté » ;
- OFFNER, J-M et PUMAIN, D., 1997, *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris : Edition de l'Aube, Coll. «Aube Recherche » ;
- VELTZ, P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, Coll. « Économie en liberté »

l'espace. Face à l'éclatement des lieux de travail, des lieux de résidence, des lieux de loisirs, etc., de nouveaux modes d'organisation de l'espace sont apparus et la complémentarité du couple territoire/réseau est devenue évidente.

c. L'émergence du territoire-réseau

La réconciliation du réseau avec le territoire culmine avec l'émergence d'un concept, inauguré par Pierre Veltz et largement partagé pour lire les recompositions spatiales à l'heure de la société dite en réseaux : le territoire-réseau (VELTZ, 1996). Selon lui, l'exemple par excellence d'un territoire-réseau est celui fourni par les transports à grande vitesse (comme l'avion ou le TGV). Il affirme que ces réseaux restructurent l'espace en créant à la fois de nouvelles connexités (espaces intégrés) et des effets de « *tunnel* » pour les zones traversées, non desservies (donnant naissance à des espaces marginalisés) et produisent des territoires-réseaux caractérisés par la discontinuité.

Selon lui, les propriétés d'un territoire-réseau sont les suivantes :

- D'abord, le territoire-réseau est profondément discontinu : entre deux points du réseau, s'étendent des espaces non intégrés dans le réseau, c'est-à-dire des espaces non desservis. Cela interroge l'approche traditionnelle du territoire, fondée sur la continuité. Pour qualifier cette approche traditionnelle, Pierre Veltz parle de manière très évocatrice de territoire-zone. Un territoire « *traditionnel* » est une étendue d'un seul tenant, sans rupture, sans discontinuité.
- Ensuite, un territoire-réseau se caractérise par la prédominance des relations horizontales (pôle-pôle) sur les relations verticales (pôle-hinterland). La logique centre-périphérie s'affaiblit. L'idée selon laquelle la périphérie nourrit le centre et/ou bien qu'elle bénéficie des retombées du centre, s'efface. Le centre privilégie les relations avec d'autres centres et les interactions avec sa périphérie sont réduites à peau de chagrin. Le meilleur exemple retenu est l'étude des relations entre la ville et sa campagne autrefois nourricière. Aujourd'hui, ces relations s'affaiblissent.

L'aérien en général et l'aéroport en particulier s'illustrent comme des entrées privilégiées pour lire les recompositions spatiales liées à la mondialisation et à la mise en réseau du monde. L'analyse permet aussi de comprendre les interspatialités héritées de ces processus. L'espace aéroportuaire est une illustration des interspatialités : il invite voire impose le recours à une démarche transscalaire. La complexité aéroportuaire ne peut se saisir sans logique d'emboitements d'échelles.

B. Interspatialités et extraterritorialités aéroportuaires

À l'échelle de l'infrastructure, au sein du périmètre aéroportuaire s'observe un télescopage des échelles, qui sera approfondi au fil de ce travail de recherche. Le transport aérien étant marqué par son caractère international, cela ne peut être sans conséquences sur les points d'ancrage que sont les aéroports. À l'internationalité incontestable du mode de transport, répond une nécessaire transnationalité des infrastructures au sol.

1. L'aéroport : un géotype, un espace générique

a. Des paysages standardisés

Cette interpénétration des échelles locale et internationale est lisible à travers les paysages aéroportuaires. Que l'on observe la carte ou la photographie aérienne de villes asiatiques, africaines, américaines ou encore européennes, certains éléments-clés rendent l'espace urbain immédiatement intelligible. Avec la densité du centre-ville, le réseau routier, etc., l'aéroport constitue un marqueur urbain. En effet, quelque que soit la ville dans laquelle elle se situe, l'infrastructure aéroportuaire présente partout les mêmes caractéristiques. L'aéroport en vient à constituer un type élémentaire d'espace dans la métropole, un objet spatial remarquable, autrement dit un géotype. Il est ainsi possible de lui appliquer une grille de lecture, s'appuyant sur certains marqueurs spatiaux du site aéroportuaire, le rendant immédiatement identifiable. Son emprise, les pistes, le terminal, les hangars, les parkings, ou encore la tour de contrôle deviennent des signifiants universels (planche photographique n°1). D'un bout à l'autre de la planète, l'aéroport semble être toujours le même. De fait, la transnationalité de l'infrastructure se lit tant dans la conception que dans le fonctionnement de l'aéroport, fortement normalisés et réglementés : un avion doit pouvoir décoller ou atterrir de et dans n'importe quel aéroport du monde, même s'il est inconnu du pilote. L'aéroport s'illustre, dès lors, comme lieu générique.

Planche photographique n° 1 : l'aéroport, paysage standardisé

Des aéroports européens:

Aéroport international de Bordeaux-Mérignac

Source: http://fr.wikipedia.org/

Aéroport international de Francfort

Source: http://en.wikipedia.org/

Un aéroport africain:

Aéroport international de Dar es Salaam

Cliché: Cécile Roy, 2000.

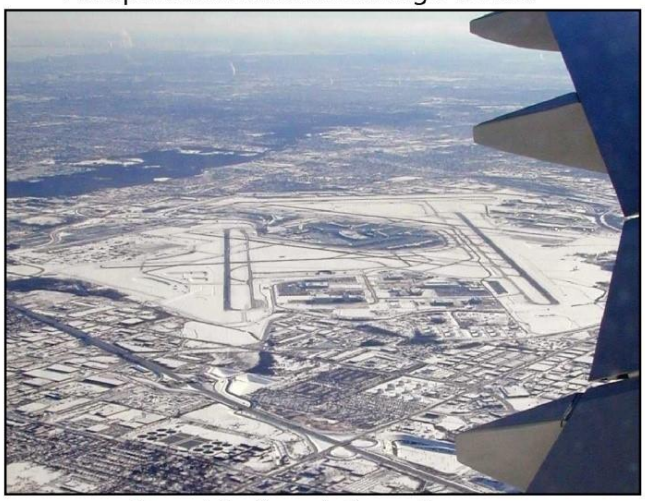
Un aéroport asiatique:

Aéroport de Tokyo-Haneda

Source : http://www.kajimaroad.co.jp

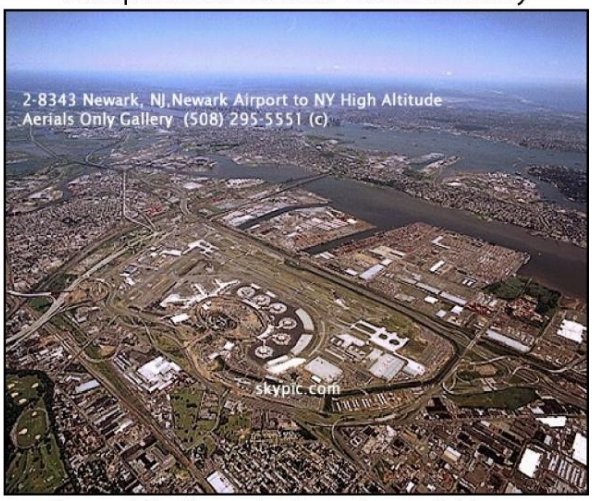
Des aéroports nord-américains:

Aéroport international Chicago-O'Hare



Source:http://www.bobs.com/

Aéroport international Newark Liberty



Source : http://www.skypic.com/newyork.htm

Deux types de facteurs participent à la transnationalité du paysage aéroportuaire.

En premier lieu, l'internationalité du transport aérien impose une standardisation des infrastructures et des procédures. Un pilote doit pouvoir faire décoller et atterrir son aéronef à partir de tous les aéroports qu'il dessert. Par conséquent, la coordination du trafic passe nécessairement par la régularisation des infrastructures au sol. Celles-ci sont profondément régulées et normalisées par le biais d'acteurs internationaux qui véhiculent et imposent ces normes aux concepteurs et gestionnaires d'aéroports. L'acteur principal est l'OACI[33] (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), qui engage une uniformité des réglementations et des systèmes, et élabore cette normalisation. En plus de réglementer la navigation aérienne, elle génère et diffuse de nombreuses règles concernant les aéroports. Les principales sont réunies dans l'Annexe 14 à la convention relative à l'aviation civile internationale[34], élaborée par la Division spécialisée AGA (*Aerodromes and Ground Aids*). Elle est mise à jour au rythme de la croissance du trafic et des évolutions technologiques. Les pistes, organes critiques de l'aéroport, sont les principaux éléments concernés par cette réglementation stricte. L'OACI s'applique à faire prévaloir des normes détaillées sur leur nombre et leur orientation, leur longueur, leur résistance, leur écartement s'il y en a plusieurs, leurs prolongements et accotements, etc. Leur balisage et leur signalisation lumineuse est également très normalisés, avec des couleurs codifiées.

En second lieu, l'augmentation constante des flux rend impératives l'opérationnalité, la fluidité et la sécurité du transport aérien. L'aéroport doit donc faire preuve d'une opérationnalité sans faille et pour cela connaît des mutations constantes, au rythme de la croissance du transport aérien et de ses évolutions technologiques, inspirées de ses congénères. La croissance et l'évolution constante du transport aérien font de l'aéroport l'espace de l' « *obsolescence accélérée* » qu'observait Reyner Banham, à propos de New York-JFK (BANHAM, 1962). Les aéroports sont talonnés par le progrès et l'augmentation de la contenance des véhicules qu'ils ont à recevoir. Pour y faire face, les innovations sont nombreuses : lorsqu'elles rencontrent le succès, elles se diffusent dans le monde entier. La nécessaire opérationnalité des aéroports les a conduits à adopter simultanément les mêmes évolutions dans leur conception, quelle que soit leur ville d'accueil. Il existe donc bel et bien une conception, mais aussi des évolutions générales et génériques de la forme aéroportuaire, s'érigeant peu à peu en modèle. Ainsi, la construction des aéroports d'Orly à Paris et de Gatwick à Londres inaugure les premières jetées, le long desquelles les avions peuvent se ranger. Celles-ci répondaient aux besoins

[33] Créée en 1944 avec la Convention de Chicago, l'OACI est une organisation internationale, dépendant des Nations unies et dont le siège se trouve à Montréal.
[34] La Convention de Chicago, qui s'est tenue entre 1944 et 1947.

d'agrandissement. Alors que le trafic continue d'augmenter, ce procédé montre ses limites. Le vide hectométrique (distance trop courte pour les véhicules et trop longue pour les piétons) que doivent parcourir les passagers est très mal accepté. L'aérogare à satellites, auxquels les passagers accèdent par tapis roulant ou par navette, fait alors son apparition : l'aéroport international de Los Angeles est le premier de ce genre, en 1961. Dans les années 1980, l'aérogare modulaire semi-circulaire, qui enveloppe les parkings, sans satellite ni jetée, se diffuse : le trajet est alors très court entre la voiture et l'embarquement. L'aéroport international de Rio de Janeiro, en 1977, en est un précurseur. Il a été rapidement suivi par l'aéroport de Dallas-Fort Worth, composé de plusieurs gares semi-circulaires. Loin d'être un phénomène de mode, cette évolution architecturale démontre l'obligation des aérogares, de répondre à l'explosion du trafic. Dès lors, le type d'aérogare, qui aura fait école, sera adopté par de nombreux aéroports, dans le monde entier.

Les impératives coordinations et fluidité du trafic à l'échelon international produisent une infrastructure profondément normalisée et réglementée, et par conséquent un espace transnational. Si vu depuis l'extérieur, le paysage opérationnel est standardisé, à l'intérieur des terminaux, les ressemblances sont nombreuses, notamment du point de vue de l'architecture moderne (chapitre 7) et du paysage commercial, participant à faire l'aéroport un lieu générique. Ainsi les enseignes de magasins sont-elles souvent identiques d'un aéroport à l'autre (Tableau n° 8) : « *d'Atlanta à Paris ou Pékin, on y retrouve magasins de luxe, boutiques de livres et magazines, restaurants, bureaux de change de monnaie, espaces de prière, publicités* » (BOQUET, 2006).

Tableau n° 8 : Des enseignes présentes dans de nombreux aéroports internationaux.

Enseignes	Londres-Heathrow	Amsterdam-Schiphol	Londres-Gatwick	New York-JFK	Johannesburg International Airport	Hong Kong International Airport
Burger King	X	X		X		X
KFC				X	X	
Starbucks Coffee	X	X	X	X		
The Body Shop	X	X	X			
Accessorize	X		X		X	
Burberry	X	X				
Bulgari	X			X		
Cartier	X			X		
Calvin Klein				X		X
Hermès	X	X		X		
Mango			X			X
Mont Blanc	X			X		
Sunglass Hut	X	X		X		
Swatch				X		X

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2007.

Catherine Moricot, sociologue, fait alors l'observation suivante : *« du point de vue du passager, la continuité est totale ; de l'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée, il n'aura pratiquement pas*[35] *de sensation de différence »* (Moricot, 1992).

b. Le droit international et extraterritorialité juridique

Cette transnationalité du terminal transparaît également à travers une préoccupation émergente, paradigme idéologique du temps, depuis les premiers actes de terrorisme ayant pris pour cible l'aéroport dans les années 1960 : la sécurité, ou plus exactement la sûreté. En effet, l'aérogare n'est pas seulement un point de transbordement des passagers, c'est aussi une frontière ponctuelle. Cela marque profondément l'espace du terminal : toute son organisation tourne autour de cette discontinuité majeure. Cette particularité complique sensiblement le cheminement des passagers, et l'aménagement des aérogares. Une cloison continue sépare le bâtiment en deux sections distinctes, les passagers ne pouvant la franchir qu'en certains points où s'effectuent des contrôles. L'aérogare est donc divisée en deux espaces, séparés par une limite matérialisée par les portiques de sécurité : l'un hors contrôle, la zone publique, et l'autre sous douane, la zone internationale. Cette

[35] Ce « *pratiquement pas* » prendra tout son sens dans la démarche réflexive de ce travail de recherche.

dernière concerne une partie des terminaux mais incorpore également les pistes et une part de la zone de fret et de ses aérogares. La transcalarité et la transnationalité sont là matérialisées : l'aérogare chevauche la frontière. Cet espace sous douane est soumis au régime juridique du droit international, qui n'a plus rien à voir avec le statut juridique de la zone publique et de l'espace environnant l'aéroport.

2. *L'ancrage local*

L'aéroport est sans aucun doute une infrastructure transnationale, un lieu de condensation des réglementations diverses fixées à l'échelle internationale. Toutefois, la transcalarité, doublée d'interspatialité, ressort à travers la confrontation dans un même espace de ces marqueurs spatiaux standardisés et de référents identitaires locaux.

L'ancrage local peut se saisir, notamment, à travers l'enjeu résidant autour du choix du nom de l'aéroport. Celui-ci étant avant tout un port, il assure la connexion entre son *foreland* et son *hinterland*[36], et ce dernier assure le développement, le dynamisme et la pérennité de l'infrastructure. Cette dernière est fondamentalement liée à la ville qu'il dessert et qui lui assure sa fonction originelle, première. En effet, l'aéroport n'est pas une destination en soi, il s'agit au mieux d'une escale permettant d'atteindre la ville. Le nom qu'il porte témoigne alors de cette relation inaltérable, puisque l'aéroport international est d'abord désigné par la ville qu'il dessert, bien qu'il ne se situe qu'exceptionnellement sur les terres de la municipalité. Cela atteste de son ancrage dans le territoire local. Toutefois, l'aéroport porte souvent un nom composé : est accolé au nom de la ville, sa propre désignation (Londres-Heathrow ; Lyon-St Exupéry ; New York-JFK ; Amsterdam-Schiphol, etc.). Cette dernière reflète à la fois l'accaparement de l'aéroport pour la promotion de l'identité locale. En effet, cette dernière désignation correspond souvent soit à un marqueur culturel de l'espace urbain, soit à un site, parfois attractif. Le choix du nom de l'aéroport comporte alors un véritable enjeu, car il véhicule l'identité de la ville à l'international : c'est ce qui est inscrit sur le billet du passager, toute première approche de sa destination.

[36] L'*hinterland* correspond à la zone dont l'aéroport draine son trafic.

Tableau n° 9 : L'origine de la dénomination des aéroports

Les hommes politiques	Les aviateurs et célébrités locales	Le site[37]
Paris-**Charles de Gaulle** (France)	Lyon- **St Exupéry** (France)	Nice-**Côte d'Azur** (France)
New York-**JF Kennedy** (États-Unis)	Berlin international airport **« Otto Lillienthal »** (Allemagne)	Nantes-**Atlantique** (France)
Washington-**Dulles** (États-Unis)[38]	Atlanta-**Hartsfield Jackson** (États-Unis)	Londres-**Heathrow** (Angleterre)
Jomo Kenyatta International Airport (Kenya)	**Rolland Garros** de la Réunion (France)	Londres-**Gatwick** (Angleterre)
Julius Nyerere International Airport (Tanzanie)	**Louis Armstrong** New Orleans International Airport (États-Unis)	Amsterdam-**Schiphol** (Pays-Bas)
Montréal **– Pierre-Elliott Trudeau** (Canada ; anciennement aéroport de Dorval)		Marseille-**Provence** (France)
Adolfo Suàrez – Madrid (Espagne)		**El Dorado** international airport de Bogota (Colombie)[39]
		Kilimandjaro International Airport (Tanzanie)
		Nouméa **– La Tontouta** (France ; référence au fleuve côtier de la côte ouest de la Nouvelle Calédonie)

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2007-2014.

Ainsi, le nom de *Heathrow*, vient du hameau *Heath Row* (signifiant rangée de Landes), démoli lors de la construction de l'aéroport. Celui de *Gatwick*, était celui d'un manoir, datant de 1241, qui était sur le site de l'aéroport. *Schiphol* est un toponyme, issu de l'ancien néerlandais, signifiant « *ship hell* », soit « *trou des bateaux* », en raison du site à 3 mètres en dessous du niveau de la mer (Boyer, 1999).

L'enjeu dont est porteur le nom de l'aéroport se cristallise autour du débat concernant la dénomination de l'aéroport d'Atlanta. Après le décès du premier maire noir de la ville, Maynard Jackson, en juin 2003, la majorité noire a souhaité que son nom soit attribué à l'aéroport. Mais c'était sans compter sur la résistance des milieux

[37] La référence au site fait souvent le lien entre une micro-commune et une maxi-province.
[38] John Foster Dulles était secrétaire d'État des États-Unis, sous Dwight D. Eisenhower.
[39] En référence à l'or supposé, qui avait fait accourir les Espagnols en Amérique latine.

d'affaires à majorité blanche. Cette guerre grossière s'est, finalement, soldée par le choix d'un nom à rallonge, accordant à chaque personnage une attention particulière[40]. Néanmoins, elle révèle parfaitement le poids identitaire, que comporte le nom d'un aéroport. Italo Calvino le souligne en affirmant que « *le monde est couvert d'une unique (ville) qui ne commence ni ne finit : seul change le nom de l'aéroport* »[41].

Si cette désignation est un vecteur de l'identité locale, il s'agit également d'un révélateur de l'internationalité du transport aérien, puisque cette dernière est souvent contractée sous forme de trois initiales qui identifient l'aéroport pour tous les professionnels de l'aérien mais aussi pour les passagers (c'est ainsi que l'aéroport est mentionné sur les billets électroniques ou non)[42]. Ces abréviations, appelées « codes IATA » car produits par l'Association Internationale du Trafic Aérien, reviennent à standardiser un marqueur identitaire fort. Cette utilisation de trois lettres mnémoniques sert de standards lors d'échanges d'informations entre acteurs du marché aérien, notamment pour les compagnies aériennes, ce qui amène une grande simplification de ces échanges. L'OACI propose elle-aussi une codification des noms d'aéroports[43], en utilisant quatre lettres, dont les deux premières correspondent à un préfixe géographique : la première indiquant une région continentale ; la deuxième, un pays. Les deux dernières sont subordonnées au nom de l'aérodrome. Ces codes sont principalement utilisés dans le cadre du contrôle aérien et par le personnel navigant élaborant son plan de vol.

Ces réflexions préalables permettent de saisir la nature profondément géographique de l'aéroport dans notre société en réseau. L'intérêt des géographes pour cette infrastructure de multi et transcalarité s'est manifesté relativement précocement, à l'aube de la révolution de l'aérien. Toutefois, le géographe délaisse avec le temps l'échelle infrastructurelle, lui préférant progressivement les échelons régional et mondial. C'est pourtant à l'intérieur du périmètre aéroportuaire que s'observent les imbrications et les télescopages d'échelles, témoignant d'une complexité spatiale peu étudiée. Les tiraillements de l'infrastructure s'observent dans l'enceinte de l'aéroport, c'est-à-dire dans la zone aéroportuaire, composée des terminaux de passagers et de fret, des équipements techniques et logistiques ainsi que les espaces de diversification fonctionnelle. Certains pourraient avancer que

---

[40] « *What's in a name ? In Atlanta, a whole lot* » de Patrik Jonsson, paru dans *The Christian Science Monitor*, le 15 août 2003. Disponible en ligne: www.csmonitor.com/2003/0815/p02s01-ussc.html (What's in a name? In Atlanta, a whole lot, 2003).
[41] Calvino, I, *Les villes invisibles* (CALVINO, 1996), cité par Brunet, R, 1992, *Les mots de la géographie*, Reclus-La documentation française, Montpellier-Paris (BRUNET, FERRAS, THERY, 1992 : 19).
[42] London-HTW ; Amsterdam-SCH ; Dallas-DFW ; Rome-CIA, etc.
[43] Ces codes se trouvent dans la doc 7910 de l'OACI.

l'approche de l'infrastructure ne peut se faire que sur le plan de la description technique, exercice particulièrement laborieux, et surtout déjà réalisé par quelques géographes, dont Pierre Merlin (MERLIN, 2000). Nonobstant, cela reviendrait à nier les mutations permanentes qui touchent l'aéroport, la métamorphose devenant un de ses caractères géographiques majeurs (chapitre 2). Saisir la nature filante de l'aéroport ne peut alors se saisir qu'à l'échelle de l'infrastructure.

Chapitre 2.

La construction aéroportuaire, entre complexité et uniformité d'une infrastructure mouvante

« La courte histoire des aéroports se résume à travers l'évolution de ses activités. Au départ, les aéroports étaient au service d'une activité technique : faire voler des avions. Le voyage aérien était une aventure ; il a longtemps été techniquement difficile. Outre les problèmes de fiabilité technique, les pilotes géraient la météo et les imprévus divers et tout était fait pour réduire les risques techniques. Actuellement, l'aéroport n'est plus au service de l'avion, mais des compagnies et des voyageurs. Le problème n'est plus de faire voler les avions mais de les remplir. » Paul Andreu - Entretien avec Pierre Bellanger (BELLANGER P. : 16)

Auprès du plus grand nombre, l'aéroport sonne comme une évidence : sa fonction suffit à le définir. Pourtant, le nombre ténu d'études, notamment géographiques, s'efforçant de le décrire en précision, d'analyser l'organisation de l'infrastructure suggère une complexité affleurant à peine derrière cette simplicité évidente. Cette complexité vit le jour dès les premières heures de l'aérien. À l'image de tout nouveau mode de transport émergent, il fallut intégralement inventer une forme et une infrastructure à la hauteur des défis que relevaient déjà les vols des aéronefs plus lourds que l'air. Toutefois, les enjeux sont plus grands que pour n'importe qu'elle autre infrastructure de transport : à chaque révolution aérienne (en termes de vitesse et de contenance des avions), l'aéroport devait connaître de profondes mutations. L'invention et l'innovation sont incessantes depuis les années 1930, faisant de l'aéroport une infrastructure maudite, condamnée à disparaitre pour parfois renaître de ses cendres. L'aéroport souffre de son « *obsolescence accélérée* » comme le suggère Reiner Banham à propos du célèbre aéroport de New-York-JFK (BANHAM, 1962). Ainsi, l'aéroport ne peut être considéré et approché comme un objet figé, statique : il doit être observé comme une forme mouvante, fugace et évolutive. En cela, une approche diachronique permet de saisir la construction de la complexité aéroportuaire : si l'aéroport d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec celui

qu'il était hier, il ne peut se comprendre sans maîtriser l'histoire de la conception de ses ancêtres. À rebours de la théorie des « *non-lieux* » de Marc Augé (AUGE, 1992), ce chapitre a pour objectif de montrer que l'aéroport fait partie de ces objets spatiaux possédant une forte charge historique. Comme le signale Nathalie Roseau, architecte étudiant sur les utopies aériennes, « *(…) le futur a aussi sa propre histoire. C'est finalement comme succession de projections du futur que peut se comprendre la construction de l'aéroport comme objet historique* » (ROSEAU, 2012 : 9). L'histoire aéroportuaire permet toutefois de comprendre le processus de modélisation et de standardisation, qui a fait de cette infrastructure un « *non-lieu* » selon Marc Augé.

I. La catégorisation des aéroports

Sans conteste, l'aéroport est un objet, au sens philosophique de « *ce qui est pensé ou représenté en tant qu'on le distingue de l'acte par lequel il est pensé* » (LALANDE, 1951 : 702), formulé autrement par B. Debarbieux : « *Ce sont des objets dans la mesure où il s'agit d'entités qui découlent du processus d'objectivation dans lequel toute forme de pensée s'investit pour individualiser et structurer la réalité* » (DEBARBIEUX, 2004 : 11).

A. L'acte de naissance étymologique

Produite par un processus d'objectivation de la réalité, l'entité aéroport permet d'appréhender le réel et désigne l'espace aménagé d'où décollent et où atterrissent les aéronefs. Cet acte cognitif d'objectivation du réel est relativement récent, à l'image du transport aérien, et remonterait aux années 1920. Autrement dit, l'aéroport commence à être pensé et représenté au moment de l'ouverture des airs à l'aviation civile et principalement commerciale. En effet, sa naissance en tant qu'objet s'est comme souvent concrétisée par l'affectation d'une étiquette verbale à ces terrains d'aviation qui commençaient à proliférer à la lisière des villes, un « *acte de nomination et de catégorisation. Car un objet ou une famille d'objets n'accèdent à une existence sociale que s'ils sont individualisés dans un acte de désignation langagière* » (DEBARBIEUX, 2004 : 17).

L'acte cognitif d'objectivation est particulièrement perceptible par les tâtonnements qui ont précédé l'émergence du lexème aéroport. Celui-ci serait apparu en 1922, selon Louis Guilbert[44]. Son chapitre 4 est intitulé « L'appareil d'aviation : les parties constitutives et le vol », une partie porte sur « l'aménagement au sol » et s'attarde sur la succession des termes apparus pour désigner ces infrastructures en

[44] Agrégé de grammaire et chargé de recherche au CNRS ayant soutenu une thèse intitulée *La formation du vocabulaire de l'aviation*, en vue d'obtenir le doctorat ès Lettres à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Paris, publiée en 1965 (GUILBERT, 1965). Louis Guilbert a trouvé dans l'ouvrage de M. Peter J. Wexler, *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, publié en 1955, l'idée de l'imiter et de limiter sa recherche à un vocabulaire bien circonscrit dans l'ensemble du lexique et bien délimité dans le développement historique de la langue.

devenir. D'après ses recherches, le terme *aérodrome* est le premier à avoir vu le jour à travers les propos du commandant Renard[45] en 1909. Dans son article sur la terminologie aéronautique, celui-ci consacre un commentaire au mot *aérodrome*. On y découvre qu'à l'époque, ce terme était parfois utilisé pour désigner un appareil de navigation aérienne ; il est le premier à estimer qu'il devrait être réservé « *pour désigner un emplacement favorable aux courses aéronautiques de même qu'un hippodrome est un emplacement destiné aux courses de chevaux* »[46]. Il est aussi le premier à le relier directement à l'aviation et pas seulement aux aérostats, alors que la Commission permanente internationale d'aéronautique issue du Congrès d'Aéronautique de 1889, en 1903, réservait le terme pour l'aérostation dirigée. Ce terme apparaît effectivement dans le supplément de 1906 du *Nouveau Petit Larousse illustré* (publié en 1898) avec un contenu sémantique spécifique de l'aérostation : « *Endroit où l'on prépare le lancement de un ou plusieurs ballons* » (LAROUSSE ; AUGE, 1906). Mais dès 1911, le terme est fixé dans le champ sémantique de l'aviation comme en témoignent des emplois relevés dans le *Larousse mensuel* : « *A l'aérodrome de La Brayelle (…), l'aviateur Louis Bréguet enlève sur son biplan onze passagers par trois fois à 15 mètres de hauteur*. » (*Larousse mensuel illustré,* tome II, *Bulletin mensuel*, 23 mars 1911).

L'apparition du vocable « aéroport » est plus tardive. Issu de l'association réalisée avec le vocabulaire de la marine, il connut quelques ancêtres, à l'image de *port-terrasse d'aviation*. Le syntagme *port aérien* n'arrive qu'après la Première Guerre mondiale, avec l'apparition de l'aviation commerciale. Il devient alors la base de l'appellation de l'ensemble des installations nécessaires au trafic aérien, sous la forme *aéroport*, et l'emporte sur tous les signifiants équivalents. *Aéroport* est donc un lexème de synthèse, venu supplanter plusieurs autres termes devenus obsolètes ou faisant références à certaines configurations antérieures et plus sommaires de ces installations au sol. Il acquiert définitivement ses lettres de noblesse en avril 1922, lorsqu'une entrée apparaît dans le *Larousse mensuel*. *Aéroport* (écrit en italique) est présenté comme tout récent, et comme synonyme de port aérien : « *un* aéroport *ou port aérien est une station de départ et d'atterrissage pour les avions*. » (*Larousse mensuel,* tome V, Bulletin mensuel, 15 mars-14 avril 1922). L'objet aéroport est donc le produit d'un acte cognitif à la fois de singularisation et de généralisation, permettant d'associer à une collection d'infrastructure contiguës (pistes, hangars, éclairage, etc.) le lexème aéroport. Les termes concurrents n'ont ensuite pas tardé à disparaître ou à voir leur sens se modifier. Aéroplace n'a pas survécu alors que le terme aérogare est encore en usage dans un sens plus restreint qu'aéroport : il s'applique plus spécifiquement aux installations destinées à accueillir les passagers. L'aérodrome n'est pas devenu obsolète, mais son sens s'est trouvé modifié. Aujourd'hui, il ne désigne plus qu'une petite installation à vocation privée (siège d'un aéro-club à titre

[45] Le commandant puis colonel Paul Renard (1854-1933) était ingénieur militaire, membre du Conseil de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale et polytechnicien.
[46] Aérodrome vient du grec *dromos*, suffixe signifiant les lieux où se déroulent des compétitions.

d'exemple) ou militaire : dès lors, celle-ci n'accueille aucun passager civil et commercial.

Compte tenu des tâtonnements de l'infrastructure aux premières heures de l'aviation, l'acte de naissance de l'aéroport fut progressif et s'opéra sur une vingtaine d'années. Durant cette période, la construction n'est pas seulement linguistique et cognitive : elle est également infrastructurelle.

B. La construction infrastructurelle de l'aéroport : le débat sur l'aéroport primitif

L'aéroport est un lexème de synthèse. Il a mis plusieurs années à émerger, cela parallèlement aux nombreux tâtonnements, aux tentatives aux succès inégaux à l'origine de la production de l'objet. En effet, les pionniers de l'aviation ont mis en place un mécanisme de synthèse et de sélection des expérimentations les plus performantes et convaincantes jusqu'à atteindre une organisation et un système opérationnels qui portera le nom aéroport. Je propose de revenir sur les structures sélectionnées dans les années 1920, correspondant à la réalité sur laquelle a été fondé le lexème aéroport.

Le débat qui gravite autour de l'apparition du premier aéroport permet de distinguer ce qui peut être qualifié d'aéroport de ce qui n'en est pas un. Les critiques d'architecture anglo-saxons sont les principaux à animer ce débat. Les critères qui peuvent être employés pour qualifier/caractériser un lieu d'aéroport sont interrogés à travers les publications des férus de cette infrastructure. Quelle est la première infrastructure à avoir porté le nom d'aéroport ? Quelles sont ses organisations ? Apparemment naïve, compte tenu de l'évidence de ce que semble être un aéroport pour tout un chacun, cette question suscite de vifs débats qui animent encore aujourd'hui les spécialistes de l'aviation.

Ceux-ci, dont les plus prolixes sont souvent d'origine anglo-saxonne, ne s'accordent pas sur l'un des premiers organismes destinés à accueillir les avions, et cela parce que leurs critères diffèrent.

1. Critère 1 : une piste, un hangar pour faire voler les avions

Hugh Pearman, correspondant pour l'architecture au *Sunday Times*, commence son histoire des aéroports par cette interrogation : « *Quel fut le premier aéroport ?* » (PEARMAN, 2005 : 28). Sans hésitation, sa réponse est *Huffman Prairie*, espace

d'expérimentation des frères Wright[47], près de Dayton dans l'Ohio. Il justifie son choix en affirmant qu'*Huffman Prairie* mériterait ce titre dans la mesure où il accueillait quelques spectateurs, mais aussi parce que les avions y effectuaient des vols relativement longs et des pilotes y étaient formés.

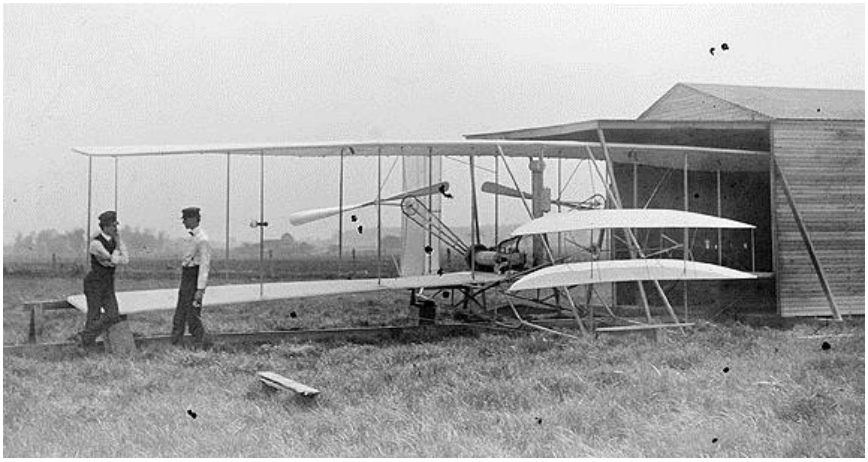
L'aéroport des frères Wright, entré en activité en 1904, près de Dayton, dans l'Ohio, tire son nom du lieu où il a été installé : *Huffman Prairie (*Figure n° 5*)*. Ce n'est alors qu'un pré à vaches très rudimentaire, parsemé de hangars en bois et de quelques bureaux, et doté d'un rail d'envol pour les avions. Le lieu était particulièrement accessible grâce à une route très fréquentée et une ligne de tramway qui passaient non loin de là. Dès lors, l'affluence du public est indéniable, ce qui, selon Hugh Pearman, justifie ce titre de premier aéroport. L'ensemble est clôturé.

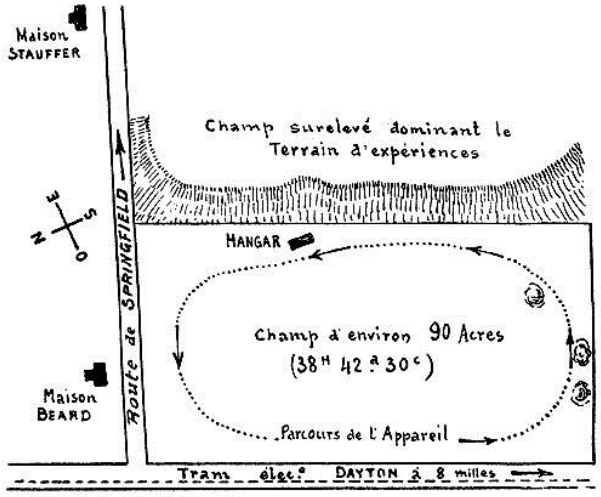
Toutefois, Hugh Pearman reconnait que cette désignation d'*Huffman Prairie* comme premier aéroport relève d'un choix. Il affirme que des terminaux aériens existaient avant cet « aéroport », mais selon lui, il ne s'agissait pas d'aviation, ceux-ci étaient destinés à assurer le transit des passagers des ballons dirigeables à moteur.

> « En prouvant que le vol à moteur n'était pas qu'une fantaisie de jeune homme, le 2 juillet 1900, à l'âge de 62 ans, Ferdinand, Comte von Zeppelin, aristocrate et soldat prussien, emporta cinq passagers sur plusieurs kilomètres, à une hauteur appréciable – non sans quelques secousses - dans son premier appareil rigide propulsé par des moteurs Daimler-Benz. En 1906, il réussit un vol de vingt-quatre heures tandis que les Wright peinaient à tenir quarante minutes. Son installation de Friedrichshafen, sur la rive allemande du lac de Constance, mérite le titre de premier terminal aérien pour passagers, et peut-être le terminal le plus pittoresque, avec ses dirigeables qui émergeaient d'un hangar flottant sur le lac. Les aéroports ont toujours entretenu une forme de symbiose avec l'eau ; à l'origine parce que les courants aériens étaient favorables et que les collisions étaient moins graves, et enfin parce que les grands aéroports pouvaient être construits sur de la terre gagnée sur les flots, quand l'espace faisait défaut. » (PEARMAN, 2005 : 31)

[47] Orville Wright (19 août 1871 - 30 janvier 1948) et Wilbur Wright (16 avril 1867 - 30 mai 1912) sont des pionniers de l'aviation américaine, célèbres pour avoir effectué en 1903 le premier vol motorisé et contrôlé sur leur appareil baptisé *Flyer*. En 1904, ils réalisent les premiers virages sur *Fyer II*. En 1905, les deux frères parviennent à faire voler leur aéronef *Flyer III* durant 38 minutes, record de l'époque. Pour beaucoup d'Américains, les frères Wright seraient encore les « pionniers de l'aviation », faute à une propagande nationaliste d'avant-guerre. Cette position est profondément contestée en Europe.

Figure n° 5 : Huffman Prairie, dans l'Ohio, en 1904





Sketch of Huffman Prairie - probably December of 1905 - apparently adapted by the French aviation magazine "L'Aerophile" from a plan of the site made from first-hand observation by Henry M. Weaver

Source : www.thewrightbrothers.org

Si cet argument est recevable, le suivant l'est moins. En effet, il concède qu'il est possible de considérer l' « aéroport » de Sir Hiram Maxim (inventeur d'origine américaine et naturalisé anglais) qui accueillit les expérimentations de l'avion à moteur le plus grand et le plus avancé qui ait volé avant celui des Wright, comme étant le premier du genre, à partir de 1893. Dans un champ du Kent, près de Bexley, il associait un vaste hangar, d'où s'évadaient 550 mètres de rails, destinés à guider les roues de l'appareil et à l'empêcher de s'envoler trop haut. L'année suivante, en 1894, l'avion se brise en « vol » et ne vola plus jamais. De même, en France, en 1890, l'aviateur Clément Ader fit plusieurs tentatives avec son avion chauve-souris qui se limitèrent à quelques bonds, sans parvenir à quitter le sol, sur un espace plan de 200 mètres, que l'on peut considérer comme l'ancêtre de la piste de décollage. Ces vols n'ayant pas fourni une entière satisfaction, Hugh Pearman trouve légitime de priver ces espaces d'expérimentation du titre d'aéroport, qu'il concède à Huffman Prairie, pourtant guère plus élaboré.

A cette époque, les terrains d'aviation qu'Hugh Pearman qualifie d'aéroport, étaient de formes ovales ou en cercle, parfois carrés aux Etats-Unis. Les terrains étaient engazonnés et les zones les plus fréquentées étaient parfois couvertes de cendres ou de graviers.

2. *Critère 2 : l'aérogare européenne pour « remplir les avions »*

Ces critères quelque peu aléatoires et surtout très sommaires dissimulent un profond débat qui agite les spécialistes de l'histoire de l'aviation. Un autre américain, Alastair Gordon, lui-aussi féru d'architecture et nourrissant la presse américaine de ses articles (contributeur régulier du *New York Times*, d'*Architectural Digest* et du *New York Observer*), considère qu'un aéroport doit être doté de nombreux équipements qui font défaut aux terrains d'aviation des premiers jours (GORDON, 2008). Si les innovations techniques aériennes sont américaines, l'Europe est un véritable précurseur des installations à terre. Pendant un temps, comme le reconnaît volontiers Hugh Pearman, les Etats-Unis sont à l'arrière-garde dans ce domaine : éloignés géographiquement des champs de bataille de la première guerre mondiale, les Américains ne partageaient pas le rêve européen qui voulait que les vols internationaux abolissent les frontières et ne possédaient pas d'infrastructure équivalente à celle créée par l'aviation militaire européenne. « *Ainsi, pour toutes sortes de raisons, la primauté en matière d'aéroport passa de l'Amérique à l'Europe, ce qui ne manqua pas d'inquiéter un certain nombre d'Américains, soucieux de l'avenir, qui craignaient les conséquences économiques de ce retard.* » (PEARMAN H., 2005 : 50)

A l'image de Hugh Pearman, Alastair Gordon reconnait l'importance de l'accueil du public pour pouvoir distinguer un terrain d'aviation d'un aéroport. Toutefois, cet accueil doit se faire dans des conditions plus élaborées que les quelques sièges destinés aux spectateurs d'*Huffman Prairie*. Il commence alors son histoire culturelle des aéroports à partir de 1924, date de l'érection de l'aéroport de Croydon, le premier du genre. Contrairement à Hugh Pearman, il considère que ce nouveau type d'espace public ne voit le jour qu'à partir des années 1920[48]. Il ne nie pas l'existence d'infrastructures auparavant, mais selon lui, il ne s'agit alors que de tâtonnements. Ceux-ci prennent ainsi diverses dénominations, au-delà de la diversité des langues : aéroport, station aérienne, dépôt aérien, aérogare, station d'aéroplane, etc. Il présente ensuite les aérodromes destinés à accueillir les meetings aériens, comme les ancêtres des aéroports. Pour lui, l'aérodrome n'est pas un aéroport. L'aérodrome n'est alors qu'une piste ovale destinée à l'envol et à l'atterrissage des avions, associée à des hangars affectés à l'entretien des avions, et de tribunes pour

[48] Avec la naissance de l'aviation commerciale. Les spécialistes s'accordent pour considérer que les premières lignes régulières ont vu le jour en 1919. Il est toutefois ardu de définir exactement qui a commencé. Souvent, ce sont des transports aériens militaires qui ont été confiés à des compagnies privées et sont alors devenus civils. Selon Hugh Pearman, « *on considère en général que l'Allemagne fut la première, avec la compagnie DLR (Deutsche Luft Reederei) qui utilisa des biplans AEG pour relier Berlin à Weimar à partir du 22 février 1919* » (PEARMAN, 2005 : 52).

recevoir les spectateurs. Ce terme d'aérodrome n'est rien d'autre qu'un transfert de vélodrome ou encore d'hippodrome. L'aérodrome ne peut être qualifié d'aéroport selon Alastair. Gordon. La Première Guerre mondiale est un facteur déclenchant, à l'origine du développement des aéroports : les terrains d'aviation militaires ayant servi pendant la guerre sont ainsi transformés pour un usage civil et dotés d'une aérogare pour accueillir les passagers, à l'image du Bourget ou encore de Croydon. François Bellanger[49] partage ce point de vue et choisit l'année 1920 pour signer l'acte de naissance du premier « *véritable* » aéroport, avec l'inauguration le 1er avril de l'aéroport civil de Croydon (BELLANGER, MARZLOFF, 1996 : 16).

L'aéroport de la Belle Epoque réunit, pour la première fois, toutes les fonctions de l'aérien dans un même espace. Celles-ci tournent alors essentiellement autour du service aux avions : au terrain d'aviation permettant le décollage et l'atterrissage des aéronefs s'ajoutent les hangars pour assurer leur entretien.

Acte de naissance de l'objet, le lexème aéroport désigne une forme identifiée. Toutefois, une approche historique révèle la complexité que dissimule ce terme pourtant si usité. « Aéroport » ne traduit pas simplement une forme correspondant à une fonction, mais reflète un objet mouvant, polymorphe et instable. L'aéroport d'hier n'a rien à voir avec celui d'aujourd'hui. Peu de termes ont connu une évolution sémantique aussi riche.

II. Histoire d'une mutation infrastructurelle et sémantique

Au début du transport aérien, les terrains d'aviation se sont rapidement multipliés, mais la forme et l'architecture des aérodromes étaient encore très floues. L'aéroport constituait alors un véritable défi pour les architectes : il fallait inventer une forme nouvelle. Si « l'aéroport » est un lexème de synthèse, il est aussi une infrastructure de synthèse. En effet, face à la croissance exponentielle et incessante du trafic durant le vingtième siècle, aux aéronefs sans cesse modernisés, l'aéroport est une infrastructure destinée à évoluer très vite. « *L'obsolescence accélérée* » (BANHAM, 1962) s'abat sur elle dès les premiers vols. L'infrastructure actuelle est donc le produit de nombreux tâtonnements, d'innovations aux succès inégaux, les

[49] François Bellanger est à la tête de TRANSIT Consulting, qui conduit depuis plusieurs années, des chantiers de réflexion sur le transit, l'aéroport et l'aérien pour de grandes entreprises. Plusieurs de ses travaux ont été publiés (BELLANGER & MARZLOFF, 1996 ; BELLANGE, DEVOS., 1997 ; BELLANGER, DEVOS, 1999).

expérimentations les plus convaincantes permettant d'accroître la capacité, l'opérationnalité et la sûreté des terminaux perdurant. Au fil du siècle dernier, l'aéroport s'est progressivement construit comme un système opérationnel, nécessitant d'être sans cesse mis à jour. L'histoire de l'aéroport est une histoire de modélisation opérationnelle et de diffusion mondialisée.

A. Années 1920 : l'aéroport prestige des premières heures

Au moment où naît le terme, l'aéroport est en premier lieu européen. Les premières adaptations des terrains d'aviation au trafic commercial de passagers s'opèrent sur le Vieux Continent.

1. Les tâtonnements menant au terminal intégré

Aux premières heures de l'aviation commerciale et du transport aérien de passagers, l'aéroport est encore une forme balbutiante. Au début des années 1920, l'aéroport n'était qu'un simple terrain d'aviation, une étendue herbeuse permettant des décollages et des atterrissages dans toutes les directions, permettant l'adaptation aux vents dominants, d'environ 732 à 914 mètres de diamètre (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 14). Rapidement, les concepteurs prennent conscience que le terrain d'aviation, au départ quasiment nu, doit se garnir d'un terminal, encore appelé station à l'époque, destiné à accueillir l'élite désireuse de voyager en avion dans des conditions confortables. Rapidement, les trois grandes nations de l'aérien, l'Angleterre, la France et l'Allemagne, ont expérimenté des formes de terminaux au sein même de leurs aéroports qui ont accueilli les premières liaisons nationales et internationales[50] : Croydon au sud de Londres, Le Bourget au nord-est de Paris et Tempelhof au sud de Berlin. Ces aéroports se dotent alors de terminaux luxueux et confortables, reflétant le prestige du lieu et de la clientèle qui le fréquente. Toutefois, l'incertitude demeure quant à la forme que doit prendre le terminal. Dans la littérature aéronautique de l'époque, quasiment aucune remarque n'est faite quant à ce à quoi doit ressembler un aéroport : les seules informations consistent à dire que les bâtiments doivent être « *séduisants* » et « *dignes* » et doivent refléter la « *permanence* » et la « *solidité* » (GORDON, 2008 : 41). La beauté semblait alors plus importante que la sécurité. Les architectes étant peu nombreux à avoir volé, ils n'avaient que peu d'idées des nécessités d'un terminal. ¨Par conséquent, les tentatives architecturales sont diverses et les terminaux produits sont pluriels. Ceux-ci hésitent entre hall de gare et monument civique : l'aéroport se donne à voir.

L'aéroport du Bourget naquit de hangars et de bâtiments militaires hérités de la Grande Guerre et construits sur le côté oriental du site, le long de la route de

[50] En 1919, la première liaison internationale connecte Paris à Londres par l'intermédiaire du Bourget et de Croydon : en 1921, le trajet est réalisé six fois par jour, ce qui constitue un record de fréquence.

Flandre (Planche photographique n° 2). En 1922, cinq grands hangars de 15 mètres de haut et plus de 50 mètres de large, entièrement en béton armé, soulignent le lien entre la forme et la matière, selon les plans de l'architecte Henri Lossier. Ils sont mis à la disposition des compagnies pour abriter leurs avions. Chaque hangar peut contenir six appareils. Le véritable changement a lieu en 1924, alors qu'un ensemble de pavillons en briques, d'architecture néoclassique commencèrent à remplacer les baraquements militaires. Les concepteurs (les ingénieurs Terrisse et Rumpler et l'architecte Henri Decaux) ont opté pour le choix du terminal éclaté sur le modèle des hôpitaux de l'époque. Chaque pavillon abrite une ou plusieurs fonctions aéroportuaires : l'administration, le contrôle aérien, les services météorologiques, les quartiers et un centre médical[51] destinés aux pilotes, les services aux passagers (notamment les contrôles de passeport, le traitement des bagages, et le restaurant), etc. Ces pavillons étaient organisés autour d'un jardin à la française, décoré d'arbres parfaitement alignés, le faisant davantage ressembler au jardin des Tuileries, selon les observateurs (GORDON, 2008 : 19), qu'à un aéroport. De plus, de nombreux éléments rappellent les gares de l'époque, notamment la présence d'une horloge surmontant le bâtiment de la direction. L'aéroport connut un certain succès, le nombre de passagers passant de 6800 en 1920 à 45 000 en 1929. Toutefois, Le Bourget ne fut pas le site de l'invention de la forme aéroportuaire. Il ne fut pas érigé en modèle : très vite lui fut reproché l'éclatement des fonctions aéroportuaires, le rendant très vite peu adéquat au traitement de vols et de passagers toujours plus nombreux.

[51] Le pavillon Paul Bert

Planche photographique n° 2 : Le premier aéroport du Bourget (années 1920)

Dans les années 1920, le premier aéroport du Bourget était une succession de petits bâtiments et hangars, organisés autour d'une place, sans véritable aérogare.

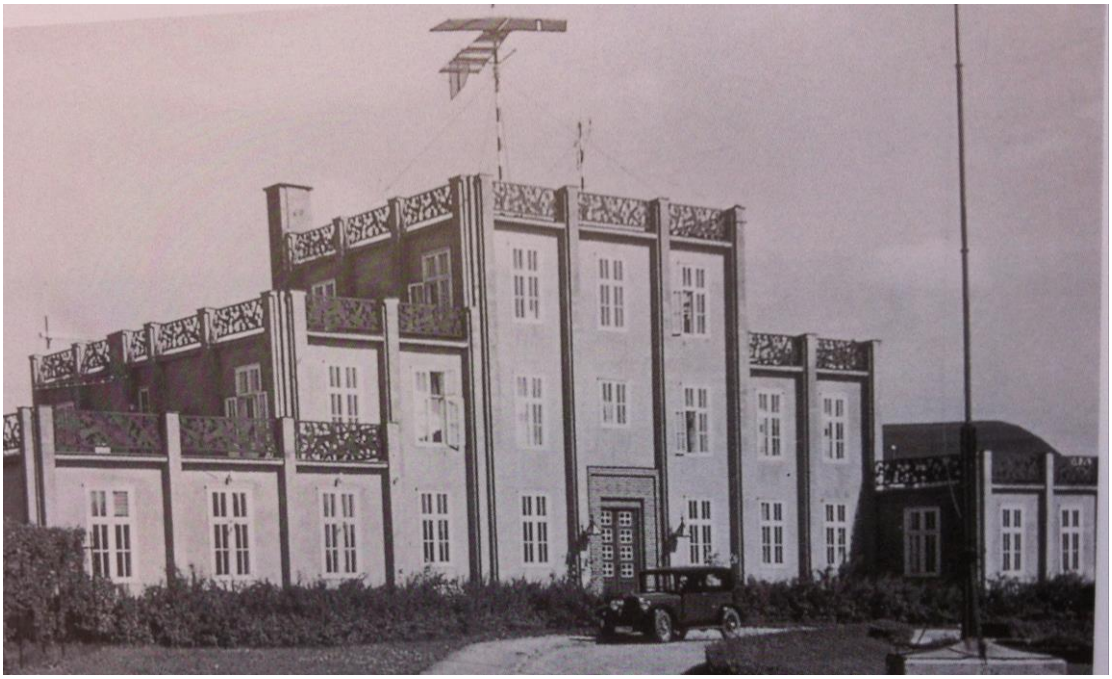
Source : PEARMAN, 2005

L'innovation provient d'Europe de l'Est, et plus précisément d'Allemagne. Celle-ci s'engagea très précocement dans l'aérien et chercha à développer ce mode de transport, quels que soit les moyens qu'il fallut investir. L'aéroport de Königsberg[52], proposa ce qui est souvent considéré comme étant le premier terminal intégré du monde (VOIGT, 1996 : 34). Inauguré en 1923, il sera le modèle de nombreux aéroports. L'architecte Hans Hopp regroupa les services aux passagers et ceux de l'administration dans un seul bâtiment à plusieurs niveaux, installé à un angle du terrain d'aviation, entre deux hangars de grande taille (Planche photographique n° 3). Il fut baptisé « gare aérienne ». Le bâtiment linéaire suit une ligne courbe, à cause d'un cimetière au nord du champ d'aviation : à l'origine non délibérément souhaitée, cette forme sera reprise par de nombreux concepteurs d'aéroports parce qu'elle

[52] Il s'agit de l'ancienne capitale de la Prusse orientale devenue enclave russe de Kaliningrad.

s'adapte aux terrains d'aviation alors circulaires. Königsberg fut le coup d'essai qui préfigure Tempelhoff, l'aéroport de Berlin (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 14).

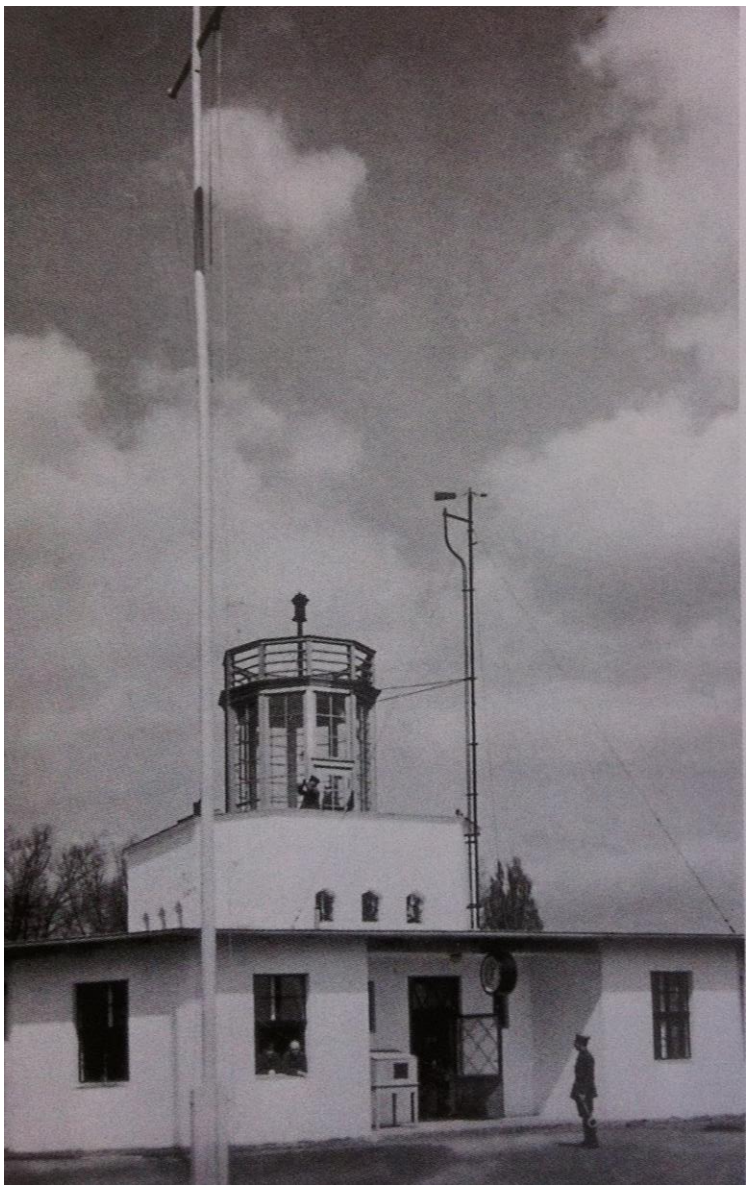
Planche photographique n° 3 : L'aéroport de Königsberg en 1922



Source : HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 14

Les points communs entre l'aéroport de Tempelhof I et Königsberg sont nombreux et révèlent les prémices d'un modèle d'aéroport émergeant. Construit entre 1926 et 1929 par les architectes Paul et Klaus Engler, Tempelhof respecte les codes de l'époque : des hangars pour les avions, une tour de contrôle/station de radio et le bâtiment allongé destiné aux passagers, sur deux étages. Il suivit la forme devenue classique de Königsberg, à la fois linéaire et curviligne : une tour de contrôle centrale (mais isolée, ce qui est une nouveauté à l'époque) et de chaque côté une aile doucement incurvée (Planche photographique n° 4). Les services aux passagers et l'ensemble des fonctions aéroportuaires faisaient partie intégrante de la conception du terminal. L'architecture se veut résolument plus moderne qu'à Königsberg et Le Bourget.

Planche photographique n° 4 : La tour de contrôle de Berlin-Tempelhof en 1924



Source : HAWKINS, LECHNER, & SMITH, 2005

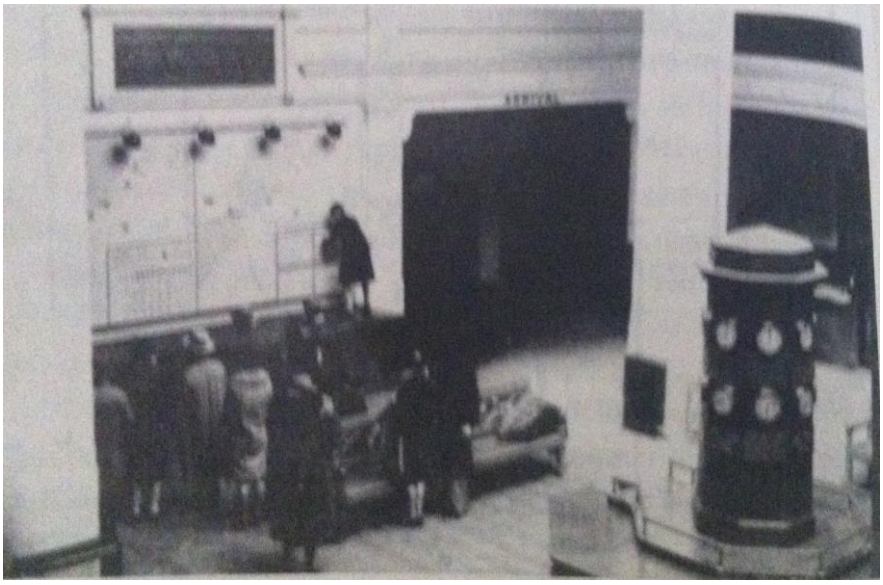
Pour de nombreux observateurs, l'aéroport de Croydon, dans la banlieue sud de Londres, fait le premier pas vers le terminal intégré et sa structure est la première à attester de la naissance d'un souci d'opérationnalité. Il est alors le plus grand aéroport du monde. Comme Le Bourget, Croydon est né de deux anciens terrains d'aviation militaires hérités de la première guerre mondiale. En 1920, il devient

officiellement l'aéroport de Londres[53]. Durant la décennie, le terrain d'aviation se dote progressivement d'infrastructures supplémentaires, à l'image des hangars pour aéronefs, d'un hôtel d'une cinquantaine de chambres mais surtout de sa célèbre aérogare, achevée et inaugurée le 2 mai 1928. Aux yeux des voyageurs de l'époque, le terminal de Croydon était somptueux. Du point de vue de sa structure, le terminal comportait un hall d'enregistrement accompagné d'une salle d'attente ; une librairie ; un restaurant offrant un mode de restauration rapide de type buffet ; un salon de lecture, un salon féminin, etc (Planche photographique n° 5). L'aviation et le voyage aérien étant à l'époque réservés à une élite, les services du terminal s'adaptaient à cette clientèle d'*happy few*, à l'image du restaurant haut de gamme et du personnel nombreux mis à disposition des passagers. Au bout du hall trônait une gigantesque carte d'Europe, sur laquelle un employé était chargé de mettre à jour les informations météorologiques mais aussi celles concernant les arrivées à destination. Les ailes extérieures étaient consacrées au fret. Les innovations étaient nombreuses à Croydon : ce fut le premier aéroport à mettre en place le contrôle du trafic avec les premiers messsages radio[54] ou encore à illuminer ses pistes afin de permettre un atterrissage de nuit. La plus marquante de ces inventions, qui restera dans la structure des aéroports jusqu'à aujourd'hui, venait de la séparation des flux de départ et d'arrivée. Croydon marqua ainsi les débuts du concept de circulation aéroportuaire différenciée des passagers. Les flux d'arrivée traversaient une partie du terminal alors que les flux de départs en occupaient une autre.

[53] Les premiers vols étaient à destination de Paris, Amsterdam et Rotterdam. En 1923, Berlin commença à être desservie. De 1920 à 1925, 47 000 passagers et 18 000 vols traverseront la Manche (BELLANGER & MARZLOFF, 1996 :16).

[54] Ainsi, l'expression « *mayday* » qui n'existe pas en anglais et a été inventée en 1923 par Francis Stanley Mockford, opérateur radio à l'aéroport de Croydon. Cette expression est la transcription phonétique du français « venez m'aider », l'essentiel des vols de Croydon provenant à cette époque du Bourget.

Planche photographique n° 5 : Un terminal luxueux et une amorce de segmentation des flux à Croydon en 1928



La zone d'enregistrement de l'aéroport de Croydon est équipée d'un kiosque de pendules, indiquant l'heure dans les villes du monde entier. Un employé indique également manuellement les informations concernant les vols au départ, sur un large tableau (a.). L'intérieur du terminal présente un zonage et une segmentation des flux peu communs pour les aéroports de l'époque : le fret (*goods*), les zones d'attente des passagers (*area* et *waiting hall*), les guichets d'enregistrement sont strictement séparés (b.).

Source : (GORDON, 2008 : 15-16)

2. *L'aéroport-monument national*

Si l'aéroport de Croydon atteste de l'apparition de logiques d'opérationnalité, l'aéroport des années 1920 n'en reste pas moins un édifice de prestige, un monument à la gloire du pays. Luxe et prestige national animent le terminal et la beauté présidait les objectifs des architectes. Il faut se rappeler que les années 1920 voient s'exprimer le chant des nations. L'aérien, image du progrès, de la modernité et de la réussite, ne pouvait qu'être l'outil de ce patriotisme affirmé. Ainsi cela commence-t-il par le terrain d'aviation herbeux agrémenté d'un grand cercle blanc de 46 mètres de diamètre, à l'intérieur duquel était inscrit, en lettres distinctes, le nom de l'aéroport (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 14). Plusieurs exemples de terminaux sont aussi la manifestation de cet aéroport qui se donne à voir, à l'image du Bourget avec ses pavillons cossus et son jardin à la française, le faisant ressembler, selon les observateurs au jardin des Tuileries ou au Petit Palais entouré de son parc (GORDON, 2008 : 47). De même, l'aéroport de Croydon se rapproche d'un beau

manoir de Lord, inspiré du palladianisme[55], comme on en trouve dans la campagne anglaise. L'éclairage participait à la somptuosité du lieu : les baies vitrées étaient immenses. L'aéroport Littorio desservant Rome ressemble à s'y méprendre à un palais de la Renaissance.

Aux États-Unis, la situation est proche : les architectes se tournent vers les précédents historiques. L'architecture néo-classique était employée pour tous les bâtiments (les banques, les bureaux de poste, les gares, etc.). Il en sera de même pour les terminaux, ceux-ci rappelant les temples antiques, plus précisément les propylées athéniens[56], dotés d'une seule entrée et d'une seule sortie, chacune monumentale évoquant le cérémonial de l'entrée et du départ. Ainsi le premier terminal de Boston disposait d'une grande entrée monumentale appelée le « *Memorial Portico* ». Celui d'Oakland était garni de frontons de type grec, peints en blanc (GORDON, 2008 : 47).

3. *La diffusion : quand le terminal s'érige en modèle*

L'historicité et la monumentalité ne sont pas les seules ressemblances entre les différents aéroports. Progressivement, le terminal intégré et linéaire européen s'érige en modèle à suivre. Cette modélisation s'est construite par la diffusion de cette structure vers le Nouveau Monde. En effet, pourtant grande nation actuelle de l'aérien, dans les années 1920, les États-Unis sont à la traîne, n'ayant pas bénéficié du développement des infrastructures impulsé par la première guerre mondiale. Par conséquent, les passionnés américains, curieux des progrès européens, aussi bien en termes d'appareil, de transport de passagers qu'en termes d'infrastructures au sol s'envolent vers le Vieux continent[57]. Plusieurs d'entre eux ont laissé des traces écrites, invitant les opérateurs américains à s'inspirer des innovations européennes. Alastair Gordon rapporte ainsi les propos du journaliste américain Lowell Thomas, qui s'est lancé dans un tour d'Europe aérien durant l'été 1927 avec son épouse Frances (GORDON, 2008 : 13). L'année suivante, Lowell Thomas publia ses impressions ou plutôt son éloge des aéroports européens : *European Skyways : the story of a tour of Europe by airplane* (THOMAS, 1927). L'auteur fut surpris par le gouffre qui séparait les aéroports européens, luxueux et pensés aux prés à vaches faisant office d'aéroports aux États-Unis. Lowell Thomas commença son odyssée par l'aéroport de Croydon. Le journaliste le mythifie : *« All earthly roads may lead to Rome, but all celestial roads meet at Croydon, the Liverpool of Britannia's air"*(cite par GORDON, 2008 : 17). L'autre aéroport l'ayant impressionné est Tempelhof, qu'il considère comme étant le meilleur aéroport commercial du monde. Ses descriptions des aéroports européens

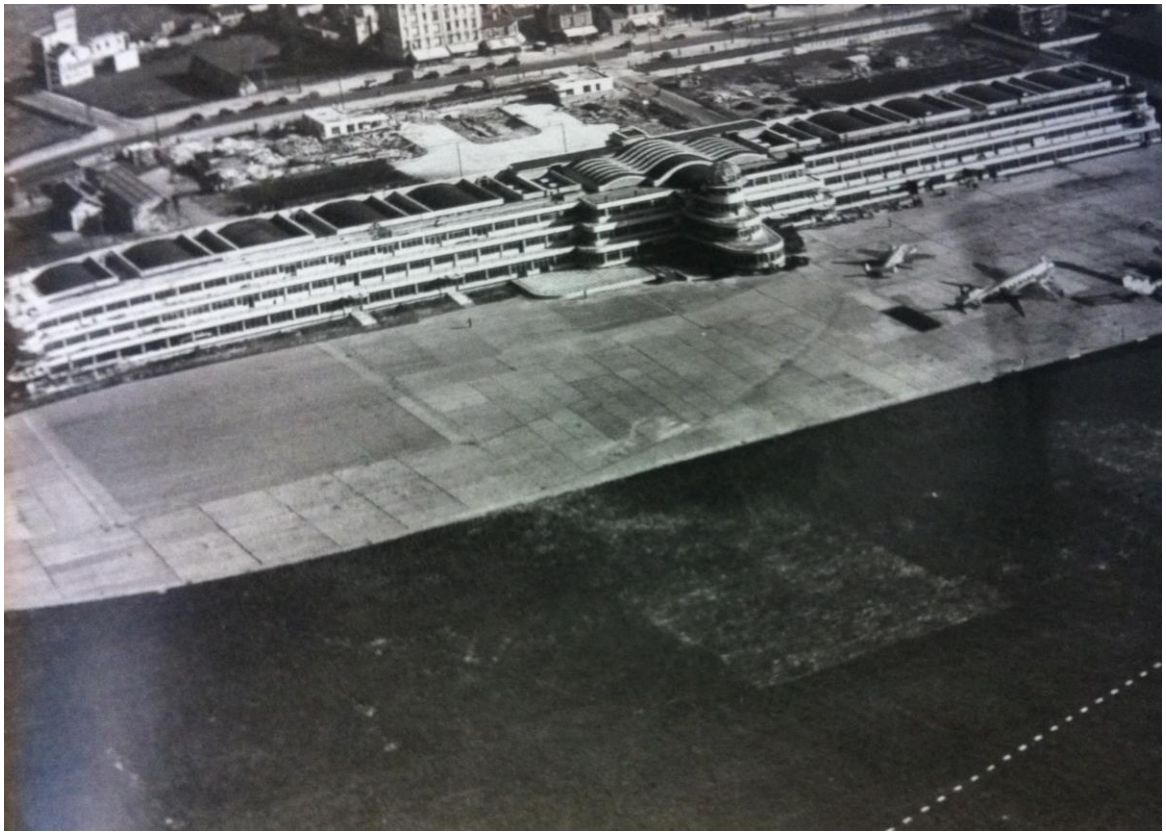
[55] Style architectural originaire de Vénétie, lancé par l'architecte italien Andrea Palladio, à la Renaissance. Ce style est très populaire en Europe encore au XIXème et au début du XXème siècle, au point d'être régulièrement adopté pour la conception d'édifices publics et municipaux.
[56] A l'origine, il s'agit d'un vestibule conduisant au sanctuaire, la porte d'un sanctuaire assurant la séparation entre le monde profane et le monde divin. Aujourd'hui, il désigne un accès monumental.
[57] Il était d'ailleurs à la mode pour les Américains aisés de venir voler en Europe.

sont précises et la diffusion de son ouvrage agrémenté de photographies inspira les concepteurs américains.

Le Lieutenant-Colonel réserviste de l'armée de l'Air et ingénieur aéronautique Steadman Hanks voit ses propos et constations, menés lors d'un voyage en Europe durant l'été 1928, rapportés par Alastair Gordon (GORDON, 2008 : 20) et par Hugh Pearman (PEARMAN, 2004 : 50). L'objectif du Lieutenant-Colonel était clair : refléter l'innovation aéroportuaire et sa diffusion dans le monde entier. Ainsi justifie-t-il son tour des plus grands aéroports européens « *dans le but d'apprendre comment leur incroyable expérience du trafic aérien international pourrait servir de guide pour la construction d'aéroports et l'aménagement de ce pays* » (PEARMAN, 2004 : 50). Hanks contemplait les aéroports de Tempelhof et de Croydon comme s'il s'agissait des modèles du genre. Il dit de Croydon qu'il était sans aucun doute le terminal le mieux équipé et le plus opérationnel du monde. Il considérait que les aéroports américains avaient une décennie de retard sur le développement européen. Une fois encore, son récit et ses descriptions publiées une année plus tard furent lus avec attention par les architectes et concepteurs d'aéroports américains (HANKS, 1929).

Dans les années 1920, le terminal intégré devient une référence, diffusée dans le monde entier. Le premier aéroport du Bourget entra rapidement en disgrâce en raison de sa structure éclatée, qui limitait son efficacité et ses potentialités d'expansion. Dès le milieu des années 1930, des travaux furent lancés pour restructurer totalement l'aéroport (Planche photographique n° 6). Conçu par Georges Labro, le nouveau terminal reprend alors les modèles de Croydon et de Tempelhof, tout en longueur et intégrant toutes les fonctions aéroportuaires au sein d'un même espace.

Planche photographique n° 6 : Le second aéroport du Bourget, doté d'un terminal linéaire (1936-1937)



Source : (PEARMAN, 2005)

B. Systémisme et taylorisme aéroportuaires : années 1930-1950

Au début des années 1930, le modèle aéroportuaire est à un tournant : face à la croissance du trafic de passagers et de fret, face à l'augmentation du poids des aéronefs, les concepteurs d'aéroports doivent donner naissance à un nouveau concept. L'aéroport est au cœur des réflexions : dans de nombreux pays, les discussions s'élèvent autour du futur de ces infrastructures. Le débat est particulièrement virulent en Grande Bretagne, où le *Royal Institute of British Architects (RIBA)* a érigé un comité pour examiner les faiblesses des infrastructures existantes et pour étudier les propositions faites sur le Vieux continent et aux États-Unis. Des débats identiques voient le jour en France, en Allemagne et aux États-Unis.

1. *L'aéroport devient système*

De ces débats émerge l'idée que les monuments aéroportuaires de taille réduite, faiblement extensibles et dédiés à une petite élite ne suffisent plus : dorénavant, il devient clair que l'aéroport a besoin d'un plan directeur (*master plan* en anglais) pensant comme un seul ensemble le terrain d'aviation, les zones d'entretien des avions, les parkings et le terminal. La véritable innovation des années 1930 est la transformation de l'aéroport, jusque-là perçu comme une association parfois très artificielle d'un terrain d'aviation, de hangars et d'un terminal. Il devient un unique système. Cette évolution de la conception est à l'origine, dans les années 1930, du développement de firmes architecturales spécialisées dans le développement du système complexe aéroportuaire, à l'image de *Norman and Dawbarn* en Angleterre, *Ernst Sagebiel* en Allemagne ou encore *Delano and Aldrich* aux États-Unis (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 17).

La nécessité de penser l'aéroport comme un ensemble cohérent incite à de nouvelles innovations. Pour cela, des concours d'architectes et d'aménageurs sont organisés, surtout en Grande Bretagne et aux Etats-Unis, afin de donner naissance au modèle d'aéroport de demain. L'initiative la plus célèbre est la compétition *Lehigh* de 1928-1929, organisée par une compagnie de ciment de Pennsylvanie. Les propositions primées ont été publiées et diffusées dans le monde entier. Chaque projet proposait un plan directeur d'aéroport incluant pistes et terminaux comme un seul organisme. Certaines propositions ont laissé leur marque dans les aéroports conçus dans les années 1930 (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 18). Les aéroports de Gatwick (Londres) et de Tempelhof II (Berlin du nazisme) sont les figures de ces aéroports modernes repensés des années 1930.

2. *Du terrain d'aviation aux pistes*

Dès lors, des améliorations sont apportées simultanément à tous les éléments du système pour assurer la fluidité des flux de passagers comme de fret d'un point à l'autre de l'aéroport.

En premier lieu, le terrain d'aviation fut repensé. Les aéronefs de plus en plus lourds (comme le Junkers 52 et le DC-3) causent des dommages de plus en plus notables aux pelouses. Le tarmac pavé permettant l'embarquement et le débarquement des passagers devenait insuffisant. Progressivement, les pistes en dur sous forme de bandes deviennent des normes aux États-Unis, puis en Europe. Celles-ci étaient multiples, organisées circulairement afin d'exploiter toutes les directions des vents. En 1935, l'aéroport de Bromma, à proximité de Stockholm fut le premier à être équipé (HAWKINS, LECHNER, SMITH, 2005 : 17). Si les pistes en dur virent le jour dans l'Entre-deux-guerres, elles furent diffusées après la Seconde Guerre mondiale : des pistes en tôles assemblées, conçues pour les opérations de la Seconde

Guerre mondiale se sont propagées (de nombreuses pistes secondaires en étaient encore ainsi recouvertes dans les années 1950-60). Heathrow adopta des pistes en dur en 1946. L'aéroport étant progressivement perçu comme un système, la connexion entre le tarmac et le terminal est aussi au cœur des réflexions.

3. *Le taylorisme appliqué au terminal*

L'aéroport étant progressivement conçu comme un système, les principes du taylorisme et du travail à la chaîne de la production industrielle sont mobilisés. L'objectif est d'accroître l'opérationnalité aéroportuaire. Les mouvements des passagers sont au cœur des inquiétudes, notamment leurs déplacements sur le tarmac, qui s'effectuent jusqu'à présent dans un joyeux désordre, introduisant des perturbations dans la fluidité du trafic. Plusieurs propositions voient le jour afin de canaliser les flux ; nouvelle obsession des gestionnaires d'aéroports, qui est devenue aujourd'hui la priorité absolue dans l'aménagement de l'espace des terminaux. Les galeries couvertes ou jetées télescopiques furent la solution adoptée, encore largement employée dans les aéroports actuels. En 1936, l'aéroport de Londres-Gatwick est le premier en Europe à instaurer un système reposant sur des jetées flexibles et télescopiques installées sur des rails. Au-delà de la gestion et de la canalisation des flux de passagers, ces jetées permettent à l'élite passagère d'embarquer et de débarquer à l'abri des perturbations météorologiques et des réacteurs.

Planche photographique n° 7 : le *Skywalk* de l'aéroport de La Guardia

L'aéroport de La Guardia, à proximité de New York, inaugura en 1939 son fameux *« Skywalk »*, une grande jetée d'embarquement courbe s'étendant d'un bout à l'autre du terminal. Celle-ci était ouverte aussi bien aux passagers qu'aux spectateurs.

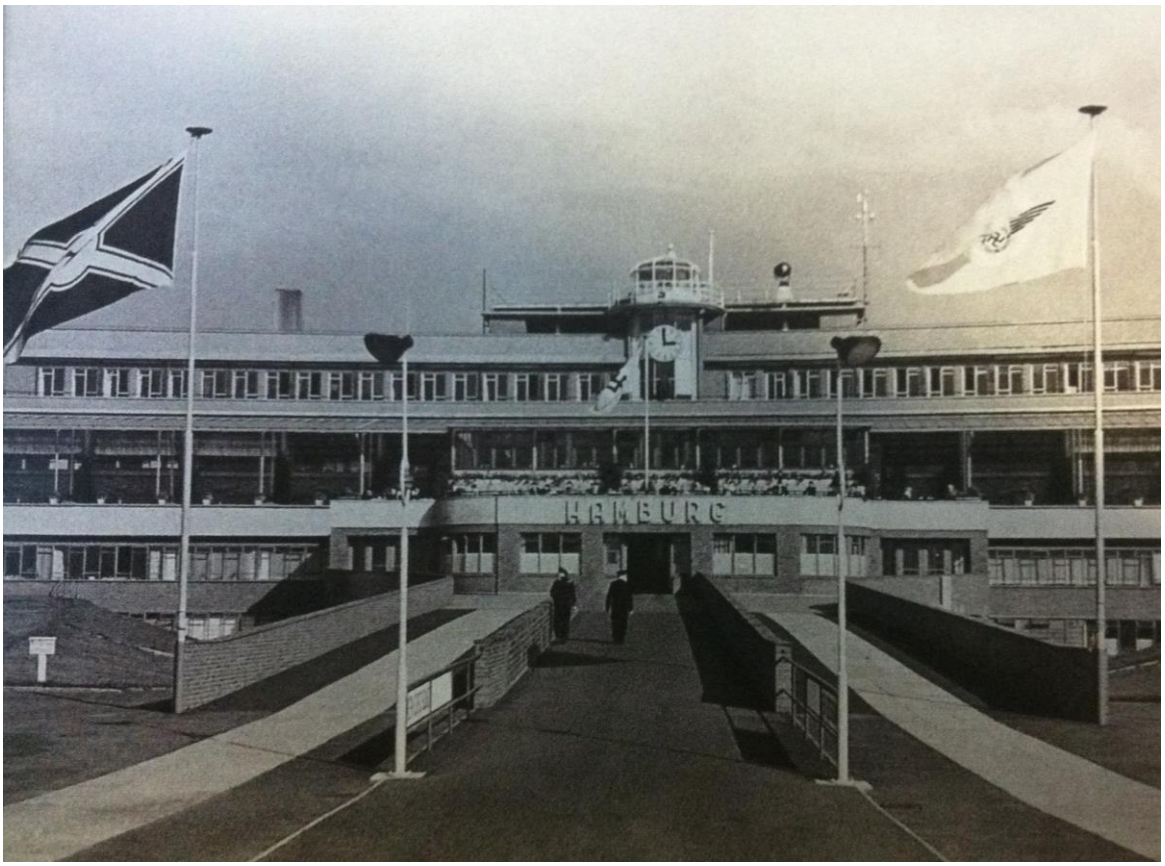
Source : Jon Proctor Collection

Les jetées sont l'outil de la séparation des flux des passagers selon leur destination ou leur provenance. Celles-ci se prolongent au sein du terminal avec l'apparition des salles d'embarquement à l'aéroport de Tempelhof II, bâti entre 1936 et 1939. Au-delà de ses dimensions exceptionnelles voulues pour refléter la puissance du III^{ème} Reich, son agencement intérieur en fait un terminal précurseur, révolutionnaire. Pour la première fois, des salles d'embarquement distinctes et numérotées apparaissent sur la face aérienne du terminal. Ce système permet l'embarquement et le débarquement de nombreux passagers simultanément (dix portes d'embarquement et dix autres de débarquement). Chacune disposait d'un escalier en acier menant au tarmac couvert. La séparation des circulations s'installe durablement dans les aéroports : elle permet de limiter les frictions et les frottements, et par conséquent, de limiter les retards. Dans le nouveau terminal, au-delà des flux, la segmentation s'étend à la séparation des fonctions. Introduite par Croydon, l'aéroport Fuhlsbüttel d'Hambourg, prélude de Tempelhof II, achevé en 1929 par les architectes Friedrich Dyrssen et Peter Averhoff, perfectionne le modèle. Celui-ci ne fut pas tellement innovant par sa forme mais par son agencement intérieur. Les flux

de passagers sont séparés des spectateurs et des flux de bagages et de fret grâce à un savant système d'escaliers, de rampes. La façade du terminal est emblématique : un double escalier destiné aux spectateurs surplombe l'entrée réservée aux passagers. Les clients du restaurant étaient tenus à l'écart des passagers. L'ère pendant laquelle tout le monde se mêlait dans un même espace est achevée. De plus, pour la première fois, les différentes fonctions de l'aéroport sont strictement séparées en différentes zones et divers niveaux. La fonction portuaire était concentrée dans les parties basses du terminal. Le rez-de-chaussée était réservé exclusivement aux passagers munis de tickets, le sous-sol à la manutention des bagages. Les passagers déposent d'abord leurs bagages à un guichet d'enregistrement avant de se diriger vers la zone de départ. La fonction spectacle et restauration était assurée par les niveaux supérieurs, notamment les terrasses. La fonction fret se retrouvait dans les ailes du terminal. Cet aéroport d'Hambourg fut la source d'aspiration de nombreux aéroports des années 1930, qui reprirent cette segmentation des flux et des fonctions.

L'horloge du terminal devient l'expression de l'autre obsession montante des gestionnaires d'aéroports des années 1930, dont la gestion des flux de passagers est la réponse : la ponctualité ou la *« Chronomatic exactitude »* (GORDON, 2008 : 77). L'horloge qui surplombe l'entrée du terminal de l'aéroport de Fuhlsbüttel à Hambourg le révèle (Planche photographique n° 8).

Planche photographique n° 8 : Le terminal d'Hambourg- Fuhlsbüttel et son horloge



Source :(PEARMAN, 2005 : 66)

4. *L'affranchissement des formes*

Héritée des années 1920, la forme du terminal ne surprenait guère par son originalité. Suivant une ligne courbe, souvent bordée de fenêtres, l'aérogare s'inspirait considérablement des gares du début du XXème siècle. Celle-ci n'avait pas encore de forme propre, permettant de l'identifier immédiatement par sa fonction. La parenté entre gare et aéroport s'est alors installée, un lieu de transport en inspirant un autre[58]. Les années 1930 marquent à nouveau un tournant : à l'instant où l'on repense l'agencement global du système aéroportuaire, certains interrogent la possibilité de produire des formes d'aérogare plus propices et plus adaptées au trafic aérien. À cette époque est véritablement inventé le terminal d'aéroport. Dès lors, les expérimentations se multiplient dans l'Entre-deux-guerres. Près de Londres, l'aéroport de Gatwick est un des premiers à proposer une forme nouvelle, en optant pour le premier terminal circulaire, surnommé « *la ruche* » et achevé en 1936 (Planche photographique n° 9). Les architectes Hoar, Marlow et Lovett y voyait l'opportunité

[58] Quelques décennies plus tard, la relation s'est inversée : la gare s'inspire de l'aéroport en termes d'architecture, d'agencement spatial et de diversification fonctionnelle : apparition des enseignes de restauration rapide, de boutiques éloignées des commerces de gare (prêt-à-porter, décoration, etc.), segmentation des flux et des catégories de passagers (salons d'attente réservés aux passagers de première classe), etc.

d'exploiter plus efficacement l'espace du terminal, de limiter les distances à parcourir par les usagers, et de permettre aux aéronefs de s'approcher au plus près sans risque pour leurs manœuvres. L'ensemble de l'aérogare était cerné par le tarmac : les passagers le rejoignaient par le biais d'un tunnel piéton, reliant la gare ferroviaire au hall d'accueil. Six « portes » réparties sur la circonférence du bâtiment donnaient accès aux couloirs légers et télescopiques, ancêtres des jetées. Bien que Gatwick fut l'objet de nombreuses critiques pour son absence de potentialités d'extension, la forme circulaire se propage et laisse des traces encore aujourd'hui : si cette aérogare de Gatwick est dorénavant fermée et requalifiée en bâtiment de services, le terminal 1 de l'aéroport de Paris-CDG (1974) en est un digne héritier, tout comme de nombreuses aérogares à satellites.

Planche photographique n° 9 : La « *ruche* » de l'aéroport de Gatwick (Londres)

Source : wikicommon – libre de droit

L'ensemble de ces mutations aéroportuaires attestent que, dans l'Entre-deux-guerres, le paradigme change. L'aéroport n'est plus perçu comme un monument civique mais comme une machine, un objet fonctionnel. Alastair Gordon verbalise cette mutation en affirmant que dorénavant « *an air terminal is a machine* » (GORDON, 2008 : 164).

C. Années 1960 à aujourd'hui : l'aéroport opérationnel du jet et du gros porteur

Le mercredi 15 septembre 1954, aux États-Unis, le trafic aérien connut un véritable *crack*, alors que plus de 45 000 passagers furent retardés dans les aéroports

new-yorkais à cause d'un profond brouillard. Des centaines d'avions durent survoler La Guardia et Idlewild, en attendant les instructions du sol. Par effet de ricochet, l'ensemble du pays fut touché et des milliers d'annulations furent à déplorer. Cet épisode fut appelé le « *Black Wednesday* » (GORDON, 2008 : 145). Toutefois, ce malheureux épisode ne pouvait incomber simplement aux conditions météorologiques. Pour de nombreux observateurs, il reflétait l'inadaptation des terminaux de l'époque à l'accroissement rapide du trafic. Depuis quelques temps, plusieurs articles de presse attestaient de la fin de l'âge d'or du transport aérien : le *Saturday Evening Post* titrait « *Why air passengers get mad* », accompagnant son article de photographies de passagers anxieux se pressant vers les guichets des compagnies, cherchant leur bagage perdu, patientant en file indienne ou s'asseyant sur des chaises cassées (GORDON, 2008 : 145).

À partir de la deuxième moitié des années 1950, les installations aéroportuaires se montrent particulièrement inadaptées à l'explosion du trafic aérien[59], donc à la nécessité de gérer des flux de passagers de plus en plus nourris, et d'accueillir un nouveau type d'aéronef : l'avion à réaction[60], doublant la vitesse de croisière aérienne. Plus que jamais, l'obsolescence aéroportuaire se fait sentir. Les infrastructures peinent à suivre l'explosion du trafic aérien. Ainsi en est-il de l'aéroport d'Atlanta : ouvert au début des années 1960, il fut conçu pour un trafic maximal annuel de 6 millions de passagers ; pourtant, lors de sa première année d'exploitation, il dépassa les 9 millions. L'opérationnalité et la fluidité deviennent les maîtres mots des concepteurs d'aéroports, qui ne doivent plus seulement gérer la montre, mais aussi l'ampleur des flux de passagers. L'aéroport rencontre alors plusieurs mutations fondamentales qui marquent encore aujourd'hui la structure infrastructurelle.

[59] Entre 1955 et 1972, le trafic de passager américain passa de 7 à 32 millions (GORDON, 2008 : 218). Cela est lié à la démocratisation du transport aérien et le développement de tickets donnant accès à la classe économique.

[60] L'avion à réaction civil permit de doubler la vitesse de croisière aérienne. Après les expérimentations militaires, les premières expériences sont menées en 1948. Après plusieurs projets finalement abandonnés, Boeing impose son 707, mis en service en 1958. Il est rapidement suivi par le Douglas DC-8. Dans les années 1960, le moteur à réaction est étendu à tous les vols, courts, moyens ou longs courriers. Dans les années 1970, est associée au moteur à réaction la très grande capacité des cabines des aéronefs : les gros porteurs voient le jour, à l'image du Boeing 747, dont le premier vol date de 1969. Deux fois plus gros que ses pères, celui-ci pouvait transporter jusqu'à 400 passagers.

1. *Le recalibrage du terminal*

Le changement d'échelle du terminal se produit réellement à l'arrivée des gros porteurs, dans les années 1970. De nombreux aéroports actuels sont des produits de cette époque. Les adaptations aéroportuaires sont nécessaires, comme le signale un critique de l'époque : « *Trying to unload a 747 through one of today's airports is like trying to unload the* Queen Elizabeth *through a porthole"*[61] (GORDON, 2008: 219). Le recalibrage des aéroports est en marche. Le gros porteur est deux fois plus gros et plus lourd[62] que les aéronefs précédents : il nécessite des pistes renforcées et allongées (plus de 1800 mètres au minimum) ainsi que des terminaux aptes à absorber un flot plus nourri de passagers. Le systémisme aéroportuaire impose, en plus d'une redéfinition des pistes, un recalibrage des salles d'embarquement et, plus généralement, des infrastructures remontantes et descendantes[63].

À partir des années 1960, l'objectif premier des concepteurs d'aérogares est de produire une forme offrant le contact avec un nombre croissant d'aéronefs, de taille de plus en plus conséquente. La solution qui s'offrait à eux et qui fut largement adoptée était l'allongement du terminal, grâce au développement d'un bâtiment annexe, de forme rectangulaire, la jetée, appelée par les architectes et ingénieurs anglo-saxons « *finger* ». Dans un premier temps, les passagers opèrent les formalités d'usage dans le bâtiment principal avant d'être dirigé dans le bâtiment annexe, où sont réparties les salles d'embarquement. Ce terminal à passerelle devint la panacée des aéroports des années 1960 et 1970. Dorénavant, l'aéroport ressemble de plus en plus à un long corridor, voire un interminable tunnel, menant des parkings aux aéronefs, parsemé de jetées d'embarquement et de débarquement. Ce nouveau modèle de terminal fit école dans le monde entier. Les exemples sont nombreux et encore aujourd'hui omniprésents dans le paysage aéroportuaire, à l'image de l'aéroport de Dallas-Love Field[64], Orly Sud inauguré en 1961, le terminal 4 de l'aéroport d'Heathrow ouvert en 1986 ou encore du terminal de Amsterdam-Schiphol ouvert en 1967. Quelques nuances ont été apportées au *finger* originel, comme à l'aéroport de Boston disposant d'un *finger* en forme de T, ou encore le terminal plus circulaire de San Francisco, d'où partent plusieurs *fingers*.

Un autre modèle de morphologie fit école durant cette période : le terminal à satellites. Initié par l'aéroport de Gatwick en 1936, celui-ci connut un renouveau à l'âge des gros porteurs et de l'explosion du trafic aérien. Le modèle est composé

---

[61] Remarque non identifiée par l'auteur.
[62] Le poids d'un A320 est de 77 tonnes, celui d'un Boeing 737 de 66 tonnes. L'A380 culmine à 560 tonnes au décollage.
[63] Il faudrait trouver des données sur la longueur de l'allongement des pistes, sur la superficie des terminaux avant et après. Dresser un tableau éventuellement.
[64] Jusqu'en 1974, il s'agit de l'aéroport officiel de Dallas. Par la suite, l'aéroport de Dallas-Fort Worth pris le relais et est aujourd'hui le plus grand aéroport du monde en terme de trafic de passagers toutes destinations confondues.

d'une aérogare centrale et compacte, permettant de condenser l'ensemble des services aux passagers ; ainsi que de plusieurs satellites, installés à distance et en discontinuité avec le terminal, qui offraient un contact direct aux aéronefs. Après avoir réalisé les modalités d'enregistrement et de dépôt de bagages, les passagers étaient invités à se diriger vers le satellite d'où partira son avion. Le terminal 1 de l'aéroport de Paris-CDG illustre cette conception modèle. Conçue par Paul Andreu et inaugurée en 1974, cette aérogare est composée d'un bâtiment central circulaire, situé au milieu du tarmac, destiné à l'accueil des voyageurs, autour duquel sont érigés sept satellites, abritant les salles d'embarquement. A travers le monde, ce modèle se diffusa rapidement dans les années 1970, à l'image de l'aéroport international d'Orlando, d'Atlanta Hartsfield-Jackson.

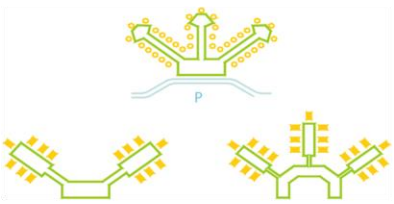
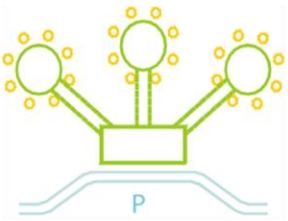
Le principal écueil de ces deux morphologies, linéaire (et donc très allongée) et satellitale du terminal né dans les années 1960-1970 concerne les distances à parcourir pour les passagers. En effet, le *finger* s'est révélé être un enfer pour les passagers, qui devaient traverser des distances sans fin, portant une valise souvent trop lourde et se heurtant à la foule environnante. À la fin des années 1970, ceux-ci marchaient en moyenne 200 mètres du parking à l'enregistrement, puis près de 300 mètres entre ce dernier et l'avion. Parcourant environ 500 mètres, le passager remontait l'équivalent de 5 terrains de football. Cela représente une distance considérable, notamment aux États-Unis, où les individus effectuent leur moindre déplacement en voiture. « *The Everest of airport trekking, however, was O'Hare, which became known in the trade as « cardiac alley »* » (GORDON, 2008: 222). Il en est de même pour le terminal à satellites, qui eut tendance à accroître davantage encore la distance à parcourir entre le parking et l'avion, puisque le passager devait traverser à pied la distance qui séparait le bâtiment d'accueil du satellite d'où partait son avion.

Pour contrer cet allongement de la distance accrue pour les passagers, une morphologie nouvelle de l'aérogare fut élaborée : il s'agit du terminal semi-circulaire. Expérimenté dans plusieurs aéroports, il s'illustre à travers le terminal 2 modulable de Paris-CDG, inauguré en 1982 (terminaux 2A et 2B, auxquels se sont ajoutés quatre autres modules au cours des années de développement du trafic) ou encore à travers l'aéroport de Rio. Cette configuration a effectivement pour avantages de réduire les distances du parking à l'avion pour le passager, tout en offrant le contact à un nombre important d'aéronefs ; mais elle ménage également des potentialités d'extension des installations au rythme de la croissance du trafic aérien, comme l'atteste l'histoire du terminal 2 de Paris-CDG. Toutefois, si le terminal semi-circulaire diminue le trajet des passagers en partance ou en provenance directes, il allonge considérablement les distances des passagers en transit.

Sans être parvenus au terminal idéal, apte à recevoir un trafic exponentiel, offrant un contact direct avec de nombreux aéronefs tout en allégeant les trajets de tous les passagers, les concepteurs d'aéroports de cette époque ont mis au point

diverses morphologies qui subsistent encore aujourd'hui (Tableau n° 10). Celles-ci sont le produit des tâtonnements des concepteurs d'aéroports des années 1970 aux années 1980, soumis à des impératifs multiples et complexes au fur et à mesure de l'explosion du trafic.

Tableau n° 10 : Formes d'aérogares, figures de l'« *obsolescence accélérée* »

Date	Type	Forme	Exemples	Atouts/Faiblesses
...-1960	Aérogare linéaire		Croydon (1924), Tempelhof 1 (1929), Hambourg-Fuhlsbüttel (1929), Los Angeles-LAX (1929)	**Atouts** : plus faible distance à parcourir pour rejoindre l'avion ; orientation claire **Faibleses** : dupliquer tous les services aéroportuaires sur toute la longueur du terminal ; longue distance à parcourir pour les passagers en transit
1960	Aérogare à jetées		Dallas Love Field, Orly Sud (1961), le terminal 4 de l'aéroport d'Heathrow (1986), Amsterdam-Schiphol (1967)	**Atouts** : activités centralisées et économies d'échelle **Faiblesses** : longue distance à parcourir pour rejoindre l'avion et possibilité d'extension limitée
1970	Aérogare à satellites		Terminal 1 de Paris-CDG (1974), aéroport international d'Orlando (1978), Atlanta Hartsfield-Jackson (1980)	**Atouts** : activités centralisées et économies d'échelle **Faiblesses** : nécessite un système de transport souterrain moderne, coûts d'exploitation élevés ; allonge les temps de transit
1980	Aérogare semi-circulaire et modulable		Terminal 2 de Paris-CDG (1982), Aéroport international de Rio (1977)	**Atouts** : courtes distances à parcourir ; modularité **Faiblesses** : coûts d'exploitation élevés ; nécessité d'un système de transport des passagers et des bagages entre les modules ; nécessité de dupliquer les services aéroportuaires

Réalisation : L.Drevet-Démettre, septembre 2014

Plusieurs modèles de terminaux correspondant à de multiples de tentatives pour concilier des objectifs multiples et contradictoires, se diffusent dans le monde entier. Nonobstant le travail sur la forme du contenant, la solution acceptable aux problèmes de distance au sein des terminaux concerne une modification profonde du fonctionnement du terminal : l'optimisation des déplacements et la fluidité accélérée.

2. *Optimisation des déplacements et fluidité accélérée*

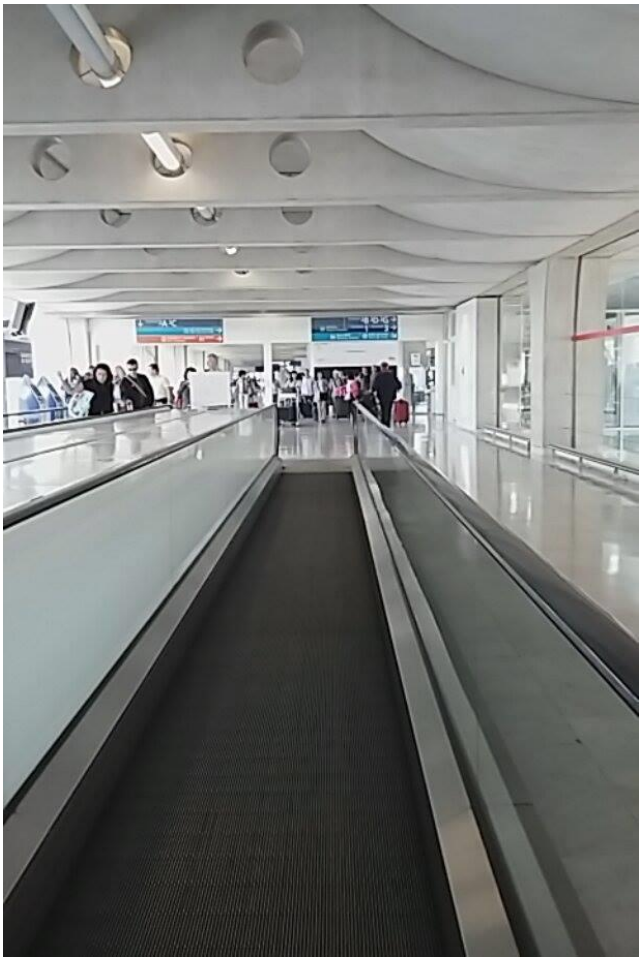
Les années 1960-1970 attestent d'un travail sur les mobilités et les déplacements des passagers des terminaux.

a. L'automatisation des flux

Compte tenu des distances croissantes à parcourir, les concepteurs d'aéroports ont mis au point des techniques d'accélération et d'automatisation des flux. La solution apportée s'inspire cette fois du fordisme, avec l'adaptation systématique du tapis ou trottoir roulant[65], qui sera ensuite diffusé au sein de nombreuses infrastructures aux vocations variées. Le premier aéroport à avoir adopté ce système automatisé de déplacement, importé des grands magasins et centres commerciaux, est celui de Dallas Love Field, en 1960. L'aéroport LAX lui emboite rapidement le pas à l'initiative de la compagnie Americain Airlines, en proposant un tapis roulant plus rapide, qui fut baptisé *Astroway*. Ces tapis roulants durent au départ affronter le scepticisme du public : jusqu'à présent, ceux-ci étaient réservés aux produits sur les chaînes d'usine. Une campagne de communication eut lieu pour bouleverser les idées reçues, grâce à des spots publicitaires et l'inauguration très médiatisée de l'*Astroway* par la comédienne Lucille Ball. Aujourd'hui, les tapis roulants sillonnent les aéroports du monde entier.

[65] Celui-ci a vu le jour à la fin du XIXème siècle à Chicago.

Planche photographique n° 10 : Un trottoir roulant du terminal 2 de Paris-CDG



Cliché : L. Drevet-Démettre, juin 2015

b. La signalétique

De plus, au-delà de la segmentation des flux introduite depuis les années 1930, une autre technique a consisté à réduire les frottements liés aux hésitations des passagers quant à l'itinéraire à suivre dans un dédale de couloirs labyrinthiques. La signalétique est l'innovation qui devait permettre la lecture rapide voire immédiate de l'espace et des itinéraires à suivre, y compris pour les novices du voyage aérien. Plusieurs designers s'efforcèrent de traduire par une icône simplifiée les étapes et les directions que les passagers devaient suivre, sans que n'apparaisse l'obstacle linguistique. Pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, en 1967, le designer hollandais Benno Wissing produisit un alphabet de l'espace aéroportuaire reconnu pour sa lisibilité et son uniformité. Celui-ci repose sur de brefs messages, traduits dans la langue internationale de l'aérien qu'est l'anglais, et associés à un code couleur composé de jaunes et de verts. Il bannit tout message parasite des terminaux, à l'image de l'enseigne Hertz (dont la couleur jaune pouvait se confondre avec la signalisation), et il plaça ses panneaux aux endroits stratégiques. Il fut diffusé et adopté dans de nombreux aéroports étrangers. En 1992, le travail de Benno Wissing

fut ensuite rénové par un autre designer hollandais, Paul Mijksenaar, qui introduit, toujours à Schiphol, les pictogrammes noirs sur fond jaune : ceux-ci constituent un véritable alphabet de l'espace, avec quasiment aucune écriture, et lisible par tous les passagers, quelle que soit leur maîtrise de l'anglais. Progressivement, cette signalétique devient un standard international. L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a homologué une grille de logotypes largement inspirée des pictogrammes de Schiphol, qu'elle conseille aux concepteurs et gestionnaires d'aéroports du monde entier (sans contrainte ni obligation). Les gestionnaires aéroportuaires demeurent libres d'adapter cet alphabet de l'espace aux exigences et particularités de leur infrastructure. En 2002, la célèbre *New York Port Authority* adopte ainsi une version légèrement modifiée de la nomenclature de Schiphol (Planche photographique n° 11).

Planche photographique n° 11 : L'évolution de la signalétique aéroportuaire

L'invention de la signalétique et les évolutions apportées découlent du modèle amstellodamois de l'aéroport de Schiphol. En 1967, le designer hollandais Benno Wissing produisit un premier alphabet de l'espace aéroportuaire, adopté dans des aéroports du monde entier **(a.)**. En 1992, un autre designer hollandais, Paul Mijksenaar, rénove l'alphabet de Wissing et introduit, toujours à Schiphol, les pictogrammes noirs sur fond jaune, en réduisant au maximum toutes les écritures **(b.)**. Ces pictogrammes connurent à nouveau une importante diffusion dans le monde aéroportuaire, avec quelques variations, comme à l'aéroport de New-York-JFK (qui respecte le jeu de couleurs mais laisse une place plus importante à l'écriture) **(c.)** et à Paris-CDG (qui change la palette de couleurs) **(d.)**.

Source : https://segd.org/airport-wayfinding-and-graphics et L. Drevet-Démettre, juin 2008

3. *ACI et modélisation*

Face aux impératifs d'opérationnalité, les aéroports se standardisent de plus en plus : leurs opérateurs empruntent les innovations ayant fait leur preuve dans une autre infrastructure. La diffusion est d'autant plus rapide et facilitée que, depuis 1991, les gestionnaires d'aéroports se réunissent dans le cadre de l'ACI (*Airports Council International* soit le Conseil International des Aéroports). Cette organisation professionnelle siège à Montréal depuis 2010[66] et compte 573 membres gérant 1640 aéroports dans 178 pays et territoires. Elle a pour objectif de promouvoir l'efficience

[66] L'*ACI* siégeait auparavant à Genève.

de la gestion des infrastructures aéroportuaires. Cette organisation tente de prodiguer des conseils concernant la conception et le fonctionnement des aéroports dans le monde, pour faciliter leur développement. Cette association permet aux aéroports de partager leur expertise, de coordonner leurs politiques, de disposer de représentations internationales. Ils peuvent ainsi accompagner le développement du transport aérien par leur adaptation constante aux évolutions techniques. Par le biais de cette organisation, l'infrastructure aéroportuaire se construit en modèles, diffusés dans le monde entier pour les plus efficients.

4. *L'irruption de la sûreté aéroportuaire : bipartition spatiale et standardisation*

Une autre mutation de nature non plus opérationnelle mais sécuritaire remonte elle-aussi aux années 1960-1970, et transforme profondément la structure de l'aéroport. Il s'agit des impératifs de sûreté et de sécurité qui surgissent au sein de l'aéroport suite aux premiers incidents et véritables drames du transport plus ou moins évitables selon les circonstances. Sûreté et sécurité sont deux termes devenus incontournables du vocabulaire et du lexique aéroportuaire. S'ils paraissent proches, une nuance doit nécessairement être introduite. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) entend par sécurité aérienne « *tout ce qui relève des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge* ». L'infrastructure aéroportuaire doit donc garantir les conditions de sécurité optimales pour les aéronefs qui en décollent et y atterrissent. Au cours du XX^{ème} siècle, le terme de sûreté a disparu du vocabulaire juridique au profit de celui de sécurité. Cela se justifie notamment par le fait que le latin ne distingue pas ces deux termes à l'étymologie commune. Cependant, à partir des années 1960 et 1970, les actes terroristes qui ont frappé les avions et les aéroports ont amené à la réintroduction de ce terme, soulignant alors les nouvelles préoccupations de leurs gestionnaires. Celles-ci ont pour caractéristique de se rapporter à la protection des personnes, du fret, des installations et des matériels contre les actes de malveillance volontaire, autrement dit, contre les attentats terroristes . C'est en cela que la sûreté se distingue de la notion de sécurité.

a. L'accidentologie et l'anxiété aéroportuaire

L'accident et le crash d'avion font partie inhérente de l'histoire du transport aérien et sont à l'origine des figures de l'héroïsme des pionniers des premières heures. Toutefois, si l'accident est une image d'Épinal du transport aérien depuis le début du siècle, la fréquence et l'ampleur des catastrophes s'amplifia considérablement avec la croissance du trafic et la démocratisation du transport aérien. En effet, le nombre de crashs aériens est plus important dans les années 1940, au début de l'aviation commerciale et du transport aérien, attestant des premiers tâtonnements de ce mode de transport. Toutefois, l'inquiétude grandit

considérablement dans les années 1970 : avec l'arrivée des gros porteurs et l'accroissement du trafic, les accidents sont plus nombreux après l'accalmie des années 1950 et 1960, et surtout plus mortifères. Par la suite, les années 2000 apparaissent comme les décennies les plus sûres du transport aérien depuis les années 1920 (qui bénéficiaient du faible nombre de vols à l'aube du transport de masse) (Tableau n° 11).

Tableau n° 11 : Les *crashs* aériens depuis 1918

Années	Nombre de crashs
1918-1928	878
1929-1938	1615
1939-1948	4611
1949-1958	2198
1959-1968	1981
1969-1978	3030
1979-1988	2671
1989-1998	2512
1999-2008	1953
2009-2014	731

Dans ce tableau, la croissance des accidents d'avion est visible à travers le pic observé dans la décennie 1969-1978 (la Seconde Guerre mondiale mise à part, qui fut particulièrement mortifère), correspondant à l'âge de la démocratisation du transport aérien. Après les années 1970, les *crashs* connaissent un recul progressif.

Source : Ces données sont le produit du Bureau d'Archives des accidents d'avion situé à Genève. http://www.baaa-acro.com

Les plus grandes probabilités d'accidents d'avions se concentrant dans les épisodes critiques de décollage et d'atterrissage c'est-à-dire à portée des pistes des aéroports, des mesures de sécurité ont progressivement étaient mises en place par les autorités supérieures de l'aviation civile sur et à proximité des aéroports. L'histoire des aéroports est donc aussi celle du développement de la sécurité aérienne et d'une réglementation sévère destinée à réduire la vulnérabilité aérienne. La morphologie aéroportuaire est aussi le produit d'un arsenal réglementaire. La prescription et le respect de ces règles de plus en plus rigoureuses, sont à l'origine de la standardisation progressive de l'infrastructure.

La construction des réglementations aéroportuaires s'est effectuée sur le long terme. Dès les premières heures, les terrains d'aviation étaient réglementés. En France, en 1910, un projet de réglementation, rédigé par l'Aéro-Club de France est soumis à l'approbation du ministre des Travaux Publics. Il se compose de 42 articles,

au nombre desquels on trouve celui-ci : « *Les ports d'accès devront avoir une superficie libre de toute bâtisse d'au moins 20 hectares, sans que la plus petite dimension soit inférieure à 300 mètres et la pente supérieur à 5 pour 100* » (PETIT, 1997 : 184). Chaque pays sécurise ses terrains d'aviation, tendant au nationalisme prescriptif. Toutefois, le transport aérien voyant se développer les liaisons internationales, la nécessité d'une harmonisation mondiale se fait sentir. L'exigence de sécurité et le développement du transport aérien impliquent une mise en cohérence des procédures, mais aussi une compatibilité des systèmes embarqués et des équipements au sol, si bien qu'une forte normalisation internationale s'est rapidement mise en place. Dès lors, une coopération entre les acteurs du transport aérien a été imposée, ceux-ci acquérant de fait une échelle d'action au niveau mondial. Dès 1919, les Etats se préoccupent d'une certaine unification dans les règlements aéronautiques civils. Le 28 août, à La Haye, est fondée l'IATA, une association privée de compagnies aériennes, chargée de réglementée la concurrence entre celles-ci. Le 13 octobre, la Société des Nations désigne un organisme chargé d'élaborer une amorce des règles de la circulation aérienne, et le 19 du même mois, se réunit, à Paris, la première convention internationale de navigation aérienne.

Le tournant s'opère à la fin de la Seconde Guerre mondiale, avec la création de l'organisme qui régule et réglemente encore aujourd'hui l'intégralité de la circulation et de la sécurité aériennes. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago en 1947, l'OACI (l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale) régit le trafic aérien international. L'OACI, dont le siège est à Montréal, regroupe, à l'heure actuelle, quelques 191 Etats. Rattachée à l'ONU, elle a un rôle de recommandations et de réglementations en matière de sécurité, de télécommunications, d'équipement des aérodromes, de qualification des personnels, de normes des aéronefs, etc.[67] Incarnant la mise en place d'une gouvernance mondiale, son rôle consiste donc à établir des normes et, par conséquent, participe à la standardisation du transport aérien. Ainsi la circulation aérienne est-elle régulée par des contrôleurs aériens qui utilisent la langue internationale prescrite, quel que soit le pays de leurs opérations : l'anglais. Les recommandations de l'OACI sont véhiculées dans un ensemble de 19 annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, chacune se concentrant sur un champ (formation du personnel navigant, navigabilité des aéronefs, télécommunications aéronautiques, enquêtes sur les accidents et les incidents d'avion, etc.).

---

[67] « *Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI a été créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation. Elle est en outre l'instrument de la coopération entre ses 191 États membres dans tous les domaines de l'aviation civile.* ». Ceci est la présentation rapide qui figure sur tous les documents officiels de l'OACI, notamment sur le communiqué de presse du 13 octobre 2011, intitulé « *L'OACI renforce la sécurité de l'aviation en approuvant des épreuves de langue anglaise* », disponible sur le lien suivant : http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc/PIO.21.11.FR.pdf (dernière consultation le 15 mai 2015).

Les aéroports ne sont pas exclus de ce dispositif de réglementations : ces normes sont regroupées dans l'annexe 14 qui leur est dédiée et participent à la standardisation de l'infrastructure. Élaborée par la Division spécialisée AGA (*Aerodromes and Ground Aids*), celle-ci est mise à jour au rythme de la croissance du trafic et des évolutions technologiques. Les pistes, organes critiques de l'aéroport, sont les principaux éléments concernés par cette réglementation stricte. L'OACI s'applique à faire prévaloir des normes détaillées sur leur nombre et leur orientation, leur longueur, leur résistance, leur écartement s'il y en a plusieurs, leurs prolongements et accotements, etc. Leur balisage et leur signalisation lumineuse sont également fortement normalisés, avec des couleurs codifiées.

Au-delà des pistes, le tarmac, les aires de mouvement, les procédures de sécurité en cas d'incendie, la hauteur de la tour de contrôle, l'état de la surface des chaussées, les précautions à prendre face au péril aviaire, ou encore la langue utilisée sur la plateforme font également l'objet de longs développements. À cela s'ajoutent des recommandations, publiées dans des manuels, dont l'un, en trois volets, concerne spécifiquement les aéroports : le *Airport Planning Manual*. Leur consultation est devenue incontournable pour tout concepteur d'aéroport, souhaitant respecter et satisfaire toute la complexité aéroportuaire, bien qu'il ne s'agisse pas de réglementations strictes. Par contre, d'autres réglementations en direction des aéroports sont distillées dans des annexes abordant des questions d'ordre plus général, à l'image de l'annexe 17. Celle-ci s'attarde sur la sûreté du transport aérien, destinée à limiter les actes terroristes, dont le chapitre 3 donne des directives quant aux procédures de contrôle à suivre au sein des terminaux de passagers et de fret. Les mesures préventives sont listées les unes après les autres, du simple contrôle des papiers à l'installation de portiques de sécurité auquel doit se soumettre tout passager et tout employé entrant en zone internationale.

Par conséquent, entre réglementations et recommandations de l'OACI, l'aéroport est de plus en plus standardisé. Chaque espace est codifié, réglementé et normalisé, ne laissant que peu de place à l'innovation et à l'originalité de l'architecte. L'ensemble de ces normes sont autant de facteurs d'uniformisation étant à l'origine d'un agencement spatial devenu incontournable.

b. Terrorisme et sûreté à l'origine de la bipartition aéroportuaire

À partir des années 1970, le terroriste s'invite dans les avions et les terminaux, provoquant une anxiété supplémentaire autour du voyage aérien et transformant profondément la structure de l'aéroport. À cette époque, l'aérien devient la cible privilégiée du terrorisme parce qu'il est à la fois un symbole de la mondialisation et de progrès, réservé au départ à une petite élite, mais aussi parce qu'il s'agit d'un mode de transport fragile dont les conséquences d'un accident sont considérables. L'aéroport devient un lieu vulnérable : la guerre touche désormais les flux.

L'ensemble de ces facteurs assure au terroriste toute l'attention des médias lorsqu'il passe à l'action, ce qui permet de sensibiliser le public à certaines causes politiques. Ainsi, les premiers détournements d'avion aux États-Unis s'effectuaient à destination de Cuba (entre 1968 et 1972, il fut décompté 154 cas de détournement vers Cuba). Entre 1969 et 1978, plus de 400 détournements impliquant plus de 75 000 passagers furent décomptés dans le monde entier, de plus en plus violents envers les passagers (GORDON, 2008 : 231). Si, au départ, les actes terroristes visaient les aéronefs, progressivement ceux-ci prennent pour théâtre les aéroports. Le 23 juillet 1968, deux terroristes armés et équipés de grenades attaquent un avion de la compagnie El-Al à l'aéroport d'Athènes ; deux mois plus tard, les membres du Front Populaire pour la Libération de la Palestine attaquent un autre avion de la compagnie sur le tarmac de Zurich ; le 30 mai 1972, trois membres de l'Armée rouge japonaise, au nom du Front populaire de libération de la Palestine (FPLP), ouvrent le feu à l'aéroport Lod de Tel Aviv, tuent 26 personnes et en blessent 80 autres ; le 17 décembre 1973, un groupe de Palestiniens ouvre le feu à l'aéroport Leonardo da Vinci de Rome, font 10 otages avant de s'attaquer à un avion de la compagnie Pan Am dans lequel ils tuèrent 30 passagers ; le 13 et 19 janvier 1975, l'aéroport d'Orly est à deux reprises la cible d'attentats fomentés par le terroristes Carlos, soutenu par le FPLP, à l'occasion duquel il tira au lance-roquettes sur un avion de la compagnie El-Al. Ces épisodes terroristes ont culminé avec les évènements du 11 septembre 2001, fomentés par Al Qaida et suivis depuis par plusieurs tentatives heureusement avortées : une inversion des stratégies terroristes est mise en lumière, faisant de l'avion un outil et non plus une cible. Ceci n'est qu'une liste non-exhaustive d'attentats, qui signale la fréquence et les conséquences dramatiques de ces épisodes.

En réponse à ces assauts répétés, des mesures de sûreté drastiques sont prises au sein des terminaux et aux alentours des pistes. L'ambiance des aéroports change alors du tout au tout : s'ils étaient jusque-là considérés comme les antichambres de la liberté offerte par le transport aérien, ils deviennent des lieux ultra contrôlés où les usagers sont sous surveillance. Dès lors, l'aéroport doit faire face à un bouleversement spatial : une nouvelle architecture défensive traduit désormais spatialement l'atmosphère d'anxiété qui s'est emparée de l'infrastructure. Dans un premier temps, les techniques de fouille manuelle et systématique des passagers et des bagages engendrant des embouteillages ingérables dans chaque salle d'embarquement, sont loin d'être satisfaisantes. Dès lors, les gestionnaires d'aéroports, en quête d'innovations garantissant l'opérationnalité du lieu, introduisent des dispositifs de dépistages systématiques et automatisés, à l'image des portiques de détection de métaux et le passage aux rayons X des bagages. Ces dispositifs de dépistage furent expérimentés à l'aéroport de Londres-Heathrow, avant d'être installés dans les aéroports de New-York en 1973, puis dans les aéroports du monde entier. De fait, la bipartition de l'aéroport devient certainement la manifestation spatiale la plus lisible liée à la sûreté aéroportuaire (Carte n° 4). En effet, une frontière est érigée dans l'aéroport, isolant deux sous-espaces : l'un

accessible à tous (la zone publique), jouant le rôle de zone tampon entre la ville et la zone de mouvements d'avions et de passagers (*buffer zone)*; l'autre, étanche, soumis à des contrôles (la zone réservée, uniquement accessible aux passagers munies d'une carte d'embarquement, et aux employés pourvus d'un badge), zone centrale de l'activité aéroportuaire (*core zone*). Cette discontinuité se perçoit dans l'espace aéroportuaire. Au sein des terminaux de fret et de passagers, elle se traduit par l'édification de murs, parsemés de points de contrôles, qui sont matérialisés par la présence de portiques électromagnétiques, d'appareils radioscopiques, d'agents de sûreté, etc. Ces postes d'inspection filtrage, comme ils sont désignés, sont d'autant plus visibles spatialement qu'ils provoquent d'interminables files d'attente, affectant la fluidité de l'infrastructure. Dans le reste de la zone aéroportuaire, des grillages surmontés de barbelés encerclent l'aérodrome (pistes, locaux techniques, etc.), afin d'en garantir l'imperméabilité. Entre fermeture, placement sous haute surveillance et bipartition de son espace, l'aéroport s'érige donc progressivement comme une forteresse des temps modernes (chapitre 9).

Carte n° 4 : La zone réservée de l'aéroport Paris-CDG

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

5. *L'aéroport aujourd'hui*

L'aéroport est donc une forme mouvante, instable. Elle est à la fois polymorphe et standardisée : tous les aéroports se ressemblent, mais aucun n'est exactement identique, ce qui révèle toute la complexité aéroportuaire. Toutefois l'aéroport constitue aujourd'hui un type élémentaire d'espace, un objet spatial remarquable. Il est ainsi possible de lui appliquer une grille de lecture, s'appuyant

sur certains marqueurs spatiaux du site aéroportuaire, le rendant immédiatement reconnaissable. Son emprise, les pistes, le terminal, les hangars, les parkings, ou encore la tour de contrôle deviennent des signifiants universels (Planche photographique n° 1 : l'aéroport, paysage standardisé – Chapitre 1). Les aéroports disposent, effectivement, d'une constitution de base commune. La configuration de l'aéroport doit favoriser la fluidité des mouvements d'avions, de marchandises et de passagers**.** De ce fait, l'espace de l'aéroport se divise en deux grands ensembles : l'aérodrome, qui désigne, conformément à son étymologie[68], les espaces préparés pour la course des avions au sol ; et l'aérogare, qui regroupe toutes les installations nécessaires au mouvement des personnes et des marchandises. En rentrant davantage dans le détail, il est possible de discerner un certain nombre d'espaces à vocations spécifiques, indispensables au transport aérien :

- l'aire de mouvement : elle rassemble l'ensemble des pistes et des voies de circulation qui permettent aux avions de s'y rendre ou d'en venir. Les pistes sont normalement orientées dans le sens des vents dominants, de manière à faire profiter les avions des courants aériens qui vont faciliter le décollage et améliorer le freinage, lors de l'atterrissage. Les plus grands aéroports ont, souvent, plusieurs pistes. Celles-ci sont concourantes, si deux grands types de vents dominants existent. Mais elles peuvent aussi être parallèles, une piste étant dédiée au décollage, l'autre à l'atterrissage.

- les aires de stationnement : c'est ce qu'il est courant d'appeler *tarmac*[69]. Il désigne les parties de l'aéroport, où les avions stationnent pour le transbordement des passagers ou du fret, mais aussi où ils sont mis en état de repartir dans les plus brefs délais (vérification des pneus, des freins, des lumières, plein de carburant et d'eau, etc.).

- le bloc technique : il regroupe les installations nécessaires à la régulation de la circulation des aéronefs, notamment la tour de contrôle. Celle-ci constitue le principal organe de la navigation aérienne sur l'aérodrome.

- les aires d'entretien : ce sont des emplacements à l'air libre, mais aussi des hangars à la mesure des plus gros appareils en service. On y assure une surveillance constante des aéronefs.

- les installations terminales : elles assurent une fonction d'échange entre transports aérien et terrestre. Elles regroupent les gares pour les passagers et le fret, les magasins, la voierie spécialisée, notamment les parcs de stationnement pour voitures, etc.

---

[68] L'étymologie d'aérodrome se compose des termes grecs *aeros*, signifiant air, et *dromos*, signifiant course.
[69] Tarmac est un apocopé de tarmacadam.

- les ateliers et garages de l'établissement portuaire, les centrales de chauffage ou de conditionnement d'air, une centrale électrique, et si les conditions locales l'exigent, une station de pompage assurant le relèvement des eaux usées.

- une ou plusieurs casernes de lutte contre les incendies.

La conception générale et générique des aéroports est loin d'être figée, immuable. Guidé par un souci de fonctionnalité, et surtout d'opérationnalité, le schéma de base de l'aéroport a connu d'importantes mutations, au rythme de la croissance du transport aérien, et de ses évolutions technologiques. Les aéroports sont talonnés par le progrès, et l'augmentation de la contenance des véhicules qu'ils ont à recevoir. Il existe dont bel et bien une conception, mais aussi des évolutions générales et génériques de la forme aéroportuaire, qui s'est peu à peu érigée en modèle. Toutefois, parmi ces mutations, l'une d'entre elle attire l'œil particulièrement l'œil du géographe : la progressive fermeture aéroportuaire.

III. La clôture progressive des aéroports

Les aéroports « *constituent un étrange mélange d'immobilité et de mouvement. On s'y précipite, on s'y trouve coincé pour une heure ou davantage dans les limbes, puis on le quitte à tire-d'aile* » (PEARMAN, 2005 : 14). À travers cette affirmation, Hugh Pearman exprime toute la dualité de l'infrastructure aéroportuaire. Certes, l'antichambre du voyage aérien est une icône de notre « *planète nomade* » (KNAFOU, 1998). Lieu de transit traversé par des centaines voire des milliers de passagers par jour, il apparaît comme une fenêtre ouverte sur le monde. Pourtant, comme le formule Hugh Pearman, l'aéroport est aussi un lieu où le candidat au voyage reste « *coincé* ». Saturation croissante, retards à répétition et obsession sécuritaire contraignent les passagers à y passer de plus en plus de temps. Selon Pierre Bellanger, près de 75% s'y attardent plus d'une heure, et cela grimpe rapidement à trois ou quatre heures dans les plus grands aéroports internationaux (BELLANGER, DEVOS, 1999 : 47). Du point de vue de l'usager, la frontière est donc ténue entre lieu de passage et espace clos. Cette remarque n'est pas anodine dans la mesure où l'évolution des aéroports au vingtième siècle révèle une fermeture progressive des principales infrastructures d'accueil des passagers : les aérogares. L'édification d'une clôture matérielle, la séparant de l'extérieur, en est la manifestation de la fermeture en quatre temps de l'enceinte aéroportuaire.

A. Une fermeture en quatre temps

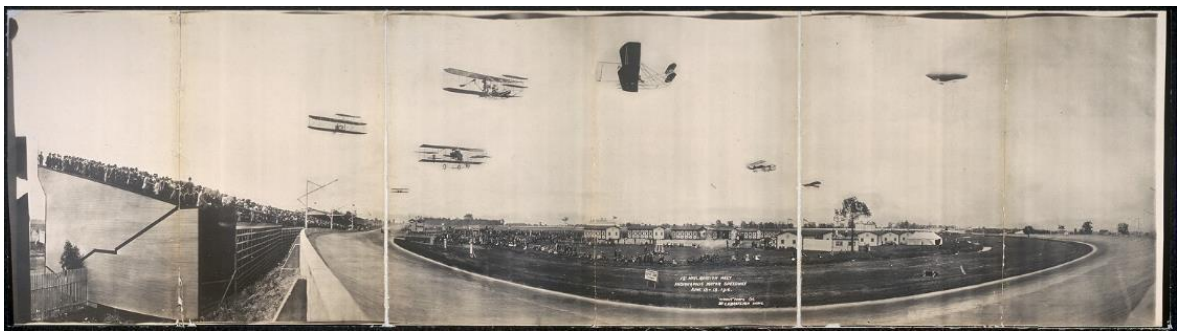
1. *Âge 1 : l'aéroport « pastoral » (1900-1920)*

Le passage en revue des premiers aéroports proposé précédemment, encore exclusivement dédiés aux expérimentations aériennes[70], permet d'en dresser un rapide portrait, en deux temps.

Comme nous avons pu le constater, il n'est pas rare dans le cas de l'aéroport primitif qu'un simple champ fasse office d'aéroport : pour Reyner Banham, les aéroports n'en sont alors qu'à leur « *phase pastorale* » (BANHAM, 1962). Ainsi, l'aéroport des frères Wright, l'*Huffman Prairie,* entré en activité en 1904, présente un nom sans équivoque. Ce n'est alors encore qu'un pré à vaches.

Néanmoins, l'aéroport attire très rapidement une foule de visiteurs, fascinés par les records sans cesse dépassés des aventuriers de l'air. Il doit alors s'adapter et proposer une structure d'accueil pour ce nouveau public. L'hippodrome, que l'on transforme en aérodrome à l'occasion de meetings aériens, fait alors office de modèle (Planche photographique n° 12). À leur image, les aéroports se dotent progressivement de restaurants, de bureaux de poste et de télégraphe, et surtout d'une tribune accueillant les spectateurs.

Planche photographique n° 12 : *Meeting* d'aviation à Indianapolis en 1910



Source : Wikimedia-Cliché de C.F. Bretzman

La description de l'aéroport d'avant-guerre permet de faire une rapide constatation : du champ vaguement délimité par des barrières, aux tribunes de spectateurs, l'infrastructure rime alors davantage avec ouverture qu'avec clôture. Loin d'être un espace clos, l'aéroport des origines est largement ouvert sur l'espace extérieur, et accessible à tous.

[70] Le transport des voyageurs est encore loin de la commercialisation.

2. *Âge 2 : L'aéroport-théâtre (1920-1960)*

A partir des années 1920, les formidables progrès de l'aviation, impulsés par la Première Guerre mondiale, ont exigé des aéroports une adaptation rapide. Les compagnies aériennes de transport de voyageurs[71] voient le jour, ce qui rend indispensable la construction de structures capables de les accueillir : les aérogares apparaissent alors, et se multiplient rapidement. Elles marquent la première étape de la fermeture de l'espace aéroportuaire : les passagers, comme les spectateurs, doivent pénétrer dans un espace clos afin de prendre ou d'observer les avions. Néanmoins, la clôture est encore très poreuse. L'aéroport reçoit un nombre conséquent de spectateurs, venant y admirer le ballet des avions, voire y passer la journée. En 1929, l'aéroport de Berlin-Tempelhof accueille 750 000 visiteurs : cela est particulièrement étonnant pour un mode de transport qui n'est encore réservé qu'à une élite. Cette tendance se poursuit jusqu'aux années 1960 : en 1965, Orly devient le monument le plus visité de France. Cette affluence s'explique certes par l'attrait du spectacle, mais aussi par la localisation des aéroports. Grâce à des nuisances et à une consommation d'espace raisonnables, ceux-ci s'implantent à proximité du centre-ville, et bénéficient par conséquent d'un accès facilité.

L'architecture des aérogares s'en ressent. Ainsi, celle de Berlin-Tempelhof, illustre parfaitement cette dialectique ouverture/fermeture. Modèle reproduit dans le monde entier, le terminal se compose d'un bâtiment tout en longueur, sur deux niveaux destinés aux passagers. Un entresol matérialisé par un ruban de baies vitrées, et un restaurant avec terrasses sur le toit et sur les pistes, offrant plus de 3000 places, viennent satisfaire la curiosité du spectateur (Planche photographique n° 13). Lors de son périple européen, Hanks fut fasciné par les restaurants d'aéroports. Il en dépeint même une version idéale, qui serait un mélange de Croydon, Tempelhof et Le Bourget : « *Des salons confortables meublés avec art, un jardin en terrasse sur le toit avec vue sur l'ensemble du terrain d'aviation, des tables et des chaises à l'extérieur, sur des pelouses, invitent le visiteur à s'attarder. La cuisine doit être confiée à une compagnie de restauration ferroviaire ou à une chaîne d'hôtels-restaurants* » (PEARMAN, 2005 : 53-54).

Incontestablement, des années 1920 aux années 1960, l'aéroport se ferme. Néanmoins, la clôture, qui se dessine par le biais des murs de l'aérogare, reste encore très poreuse : tout est fait pour que l'aérogare soit un théâtre, ouvert sur le spectacle des avions. A cette image, jusqu'aux années 1960, le passager traverse encore à pied les pistes pour accéder à son aéronef.

[71] La première compagnie aérienne est DLR (Allemagne), qui assure la ligne Berlin/Weimar dès 1919. La première liaison internationale s'effectue aussi en 1919 entre Londres (Houslow) et Paris (Bourget).

Planche photographique n° 13 : Les terrasses d'Amsterdam-Schiphol en 1930

Source : (PEARMAN, 2005)

3. *Âge 3 : L'aéroport introverti (1960-1990)*

A partir des années 1960, les spectateurs se font de plus en plus rares dans l'enceinte aéroportuaire. Plusieurs éléments permettent de l'expliquer. En premier lieu, l'attrait pour les avions s'érode : une certaine lassitude s'installe. D'autre part, si le moteur à réaction est une innovation majeure, les nuisances sonores qui l'accompagnent forcent l'aéroport à s'éloigner du centre-ville[72]. Dès lors, à la perte d'intérêt porté aux avions, s'ajoute une plus grande difficulté d'accès : les spectateurs désertent rapidement l'espace aéroportuaire. En sus, la démocratisation du transport aérien force l'aéroport à accueillir un nombre de passagers en constante augmentation. La circulation des flux s'intensifiant, l'immobilité, la position statique du spectateur s'avère incompatible. Enfin, c'est dans les années 1960 qu'ont lieu les premiers actes terroristes, aussi bien dans l'enceinte de l'aérogare qu'en plein vol : en 1975, l'aéroport d'Orly est, à deux reprises, la cible d'attentats fomentés par le

[72] En 1974, la construction de Roissy se termine, à plus de 25 km de Paris.

terroriste Carlos. Pour des raisons de sécurité évidente, l'accès à l'aéroport et aux avions doit être restreint : peu à peu, les murs se dressent, et les barbelés prolifèrent.

La physionomie des aéroports change alors radicalement. L'espace se ferme progressivement. Les terrasses sont condamnées pour raison de sécurité (comme ce fut le cas à Orly), lorsqu'elles ne brillent pas par leur absence dans les nouvelles constructions. Pour Emmanuel Chadeau, « *c'est la fin des aéroports-théâtres* » (BELLANGER, DEVOS, 1997 : 92). De plus en plus, en réponse à l'internationalisation du transport aérien, l'aéroport voit son espace se scinder en deux : la zone hors douane, côté public, ne propose plus aucune ouverture sur les pistes ; seule la zone réservée le permet, mais son accès est restreint aux seuls voyageurs. La faible hauteur des plafonds vient aussi renforcer cette impression de fermeture de l'espace (Planche photographique n° 14).

Planche photographique n° 14 : les plafonds bas d'Orly-Sud

Photo : L.DREVET-DEMETTRE, avril 2008.

4. *Âge 4 : L'illusion de la transparence depuis les années 1990*

Ces dernières années, les architectes en charge des projets de construction de nouveaux aéroports, ou de rénovation d'installations préexistantes, ont voulu atténuer cette rupture entre l'infrastructure et son environnement immédiat. Ils ont souhaité ouvrir l'aéroport sur l'extérieur. Malgré tout, il est impossible de rompre avec la clôture de l'espace aéroportuaire, clé de sa fonctionnalité et d'une gestion optimale des flux. Par conséquent, une solution s'est rapidement imposée : jouer sur la transparence et sur le leurre.

Pour cela, plusieurs options ont été retenues. En premier lieu, les architectes renouent avec les grandes baies vitrées des aéroports-théâtres, et misent sur l'éclairage zénithal, qui donne l'impression à l'usager de ne plus être enfermé dans un espace clos. D'autre part, aux plafonds bas et surchargés des aéroports des années 1970, répondent des halls à la toiture légère, frôlant souvent le gigantisme: cela génère une réelle sensation d'espace (Planche photographique n° 15).

Planche photographique n° 15 : La transparence de New-York-JFK

Source : L. DREVET-DEMETTRE, juin 2008

Quoiqu'il en soit, l'aéroport demeure un espace clos, envers et contre tout. Les techniques mises en œuvre ne sont rien de plus que des stratagèmes, destinés à faire de l'aéroport un simulacre d'espace ouvert. Effectivement, baies vitrées et éclairage zénithal demeurent avant tout des éléments de clôture.

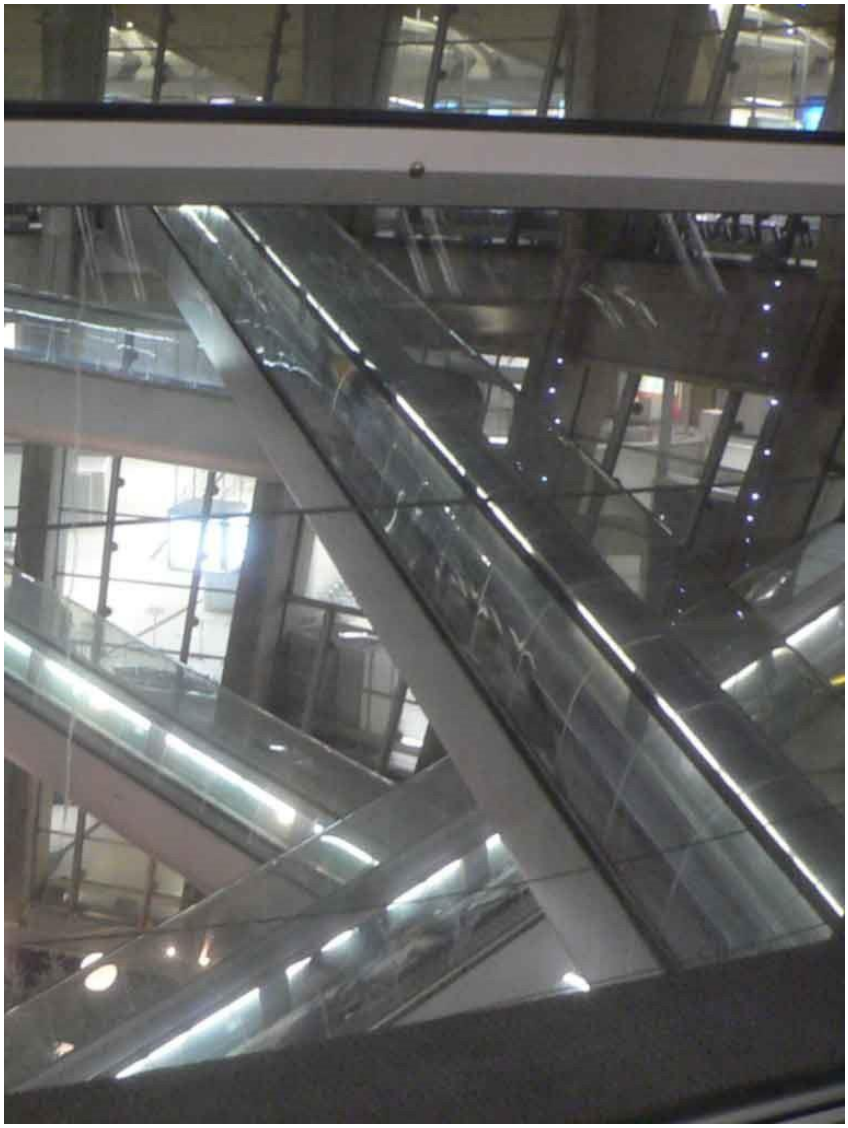
B. Le cloisonnement comme dispositif spatial

1. L'évolution du passager en vase clos

Si l'aéroport est un espace fermé, les flux de personnes qui le traversent se réalisent eux aussi en vase clos. En voulant fluidifier le schéma de circulation dans les aérogares, les architectes se sont assurés que les passagers en partance ne croisent jamais ceux qui descendent de l'avion. Ils sont généralement répartis sur deux niveaux différents. Bien souvent, à l'aide de tapis roulants, les voyageurs empruntent un dédale de couloirs fermés, éclairés aux néons, qui courent d'un bout à l'autre de l'aérogare. La séparation et le cloisonnement des flux sont donc de mise. La partie centrale du terminal 1 de Roissy en est symptomatique : de gros tubes de plexiglas, à travers lesquels passent les escalators, aspirent les flots de voyageurs en direction des satellites. Ils s'entrecroisent, s'aperçoivent, mais ne rentrent jamais en contact (Planche photographique n° 16).

Cette évolution en vase clos se prolonge en dehors de l'aérogare. Dans certaines situations, alors que l'usager doit bel et bien quitter l'aérogare, il ne fait que passer d'un espace fermé à un autre. En effet, à partir de 1964, les premières rampes télescopiques, permettant d'accéder directement aux aéronefs ont pris le pas sur la circulation à même le tarmac. Pour le passager, la continuité est totale : il ne reprendra contact avec le monde extérieur (dont le principal critère serait de pouvoir respirer un air non conditionné) qu'à la sortie de son aéroport de destination. De même, le voyageur en transit, qui doit changer de terminal, ne rentre quasiment jamais en contact avec l'extérieur. Pourtant, son cheminement le conduit bel et bien à sortir de l'aérogare. Généralement, le transfert s'effectue en navette. Celle-ci, comme c'est le cas à Gatwick, se prend à partir de stations postées à l'intérieur des terminaux. Mieux encore, la liaison entre les terminaux 1, 2, 3 et le terminal 4 d'Heathrow s'effectue par une navette souterraine, ce qui renforce encore la sensation de demeurer dans la même aérogare. Le cloisonnement, associé à l'enfermement et à la transparence suggère l'idée d'un aéroport contemporain aux allures d'aquarium.

Planche photographique n° 16 : Les tubes de plexiglas du terminal 1 de Paris-CDG



Source : wikimedia, libre de droit

Que ce soit à l'intérieur du terminal, lors de l'embarquement dans l'avion, ou encore entre deux terminaux, les effets de cloisonnement et de clôture restent prédominants.

2. *Juxtaposition d'espaces clos et gradation de l'effet de clôture*

Si l'aérogare se définit bien comme un espace clos, la succession d'espaces fermés qui la compose, complexifie nettement sa structure interne. La juxtaposition d'espaces clos dans l'aérogare n'est pas fortuite. Au contraire, l'analyse des « *codes de procédure spatiale* » (LUSSAULT, 2007 : 116), autrement dit des modalités de franchissement des limites, est éloquente. Selon le principe des poupées gigognes, ces derniers semblent s'emboiter en fonction de la surface qu'ils couvrent, et surtout du

degré qu'atteint leur clôture. Dans un premier temps, la zone hors douane est relativement vaste et libre d'accès : voyageurs et personnes qui les accompagnent s'y rencontrent. Dans un second temps, des postes de contrôles, dispersés ponctuellement dans l'aérogare, conditionnent l'accès à la zone internationale. Il faut alors satisfaire à un nombre toujours croissant de formalités (présentation des papiers d'identité, de la carte d'embarquement, du contenu des bagages à main, fouille au corps, etc.). Ainsi, de la zone publique à la zone réservée, le voyageur passe d'un espace clos à un espace encore plus clos. Mais la gradation de l'effet de clôture continue, une fois cette limite franchie. Au sein de la zone internationale, les salons VIP ne sont ouverts qu'à une petite fraction de passagers, détenteurs de billets en classe affaire. Toute personne ne pouvant présenter le précieux sésame sera refoulée à l'entrée de ces espaces réservés aux privilégiés. Une réelle ségrégation socio-spatiale s'exerce dans l'espace aéroportuaire. Enfin, à chaque destination, correspond une salle d'attente bien précise : seuls les passagers porteurs des cartes d'embarquement adéquates peuvent y pénétrer. Là encore, une formalité supplémentaire conditionne l'accès à cet espace fermé. Au fur et à mesure que le voyageur progresse dans l'aérogare, les modalités d'accès se durcissent.

À travers cette logique d'emboitement des espaces clos, nous pouvons donc remarquer que l'espace de l'aérogare se rétracte peu à peu, alors qu'au même rythme, la clôture s'épaissit.

Né aux premières heures de l'aviation civile et du transport commercial de passagers, le terme aéroport a connu une évolution sémantique très riche dans le courant du vingtième siècle. Celle-ci souligne les incessantes mutations de l'infrastructure, faisant de l'aéroport d'aujourd'hui qu'un très lointain cousin de l'aéroport des années 1930 : seule la fonction demeure identique, celle qui consiste à assurer le transbordement des passagers et du fret de la terre à l'aéronef. Cette histoire de l'évolution sémantique du terme « aéroport » est aussi le récit d'une modélisation : une morphologie innovante et efficiente se diffuse systématiquement à l'échelle internationale, au rythme de ses succès. De l'uniformisation naît la standardisation, renforcée par des facteurs ou impératifs déterminants (l'opérationnalité, la fonctionnalité, la fluidité, la sécurité ou encore la sûreté). En revanche, au courant du XX^{ème} siècle, si les mutations aéroportuaires n'ont pas entamé la primauté de la fonction de transbordement de l'infrastructure, une mutation récente, datant de la fin du siècle dernier, l'engage dans un processus de diversification fonctionnelle, interrogeant la nature de l'objet géographique.

Chapitre 3.
Évaluer la ville aéroportuaire – Méthodologie

« Urbanité et citadinité apparaissent alors comme des évidences, de vagues synonymes de « tout ce qui a trait à la ville », de « ce qui se passe en ville ». Sous la plume de nombreux auteurs, ces notions ne semblent avoir d'autre effet que rhétorique, sortes de concepts fourre-tout, cités dans des titres « chocs » mais non exploités dans le corps de la réflexion et encore moins explicités sur le plan conceptuel et méthodologique. » (NEDELEC, 2013 : 35)

Le chapitre précédent a permis de rendre compte des mutations successives et constantes de l'infrastructure aéroportuaire, autrement dit son « *obsolescence accélérée* » (BANHAM, 1962). Entre l'aéroport de l'aube de l'aérien et l'obsession fonctionnelle de l'ère post-déréglementation, le fossé témoigne de la modification incessante de la forme. Il s'étend, se complexifie mais la fonction de l'objet demeure la même : une infrastructure de transport, seule inscription physique spatiale du réseau aérien, chargée d'assurer le transbordement des passagers et du fret de la terre à l'air. Sa vocation et son fonctionnement demeurent inchangés malgré les intenses mutations du siècle dernier. Toutefois, une mutation récente interroge certes à nouveau la forme mais surtout l'identité fonctionnelle et la nature géographique de l'objet aéroport : l'*airport city*. Cette dernière transformation vient questionner son positionnement dans la science géographique et l'angle d'attaque que celle-ci doit adopter pour l'aborder. L'aéroport semble instaurer un mélange des genres : il s'érige comme objet hybride, faiblement voire non identifié par les géographes. Les catégories géographiques se floutent dans l'observation de l'espace aéroportuaire.

Ce chapitre a pour objectif de présenter cette dernière évolution de la plateforme aéroportuaire et d'expliciter les grandes lignes méthodologiques de cette recherche qui vise à évaluer la pertinence géographique du concept opérationnel que constitue l'*airport city*, autrement dit la ville aéroportuaire[73]. Cette méthodologie est le résultat d'objectifs définis *a priori* et d'adaptation à la complexité du terrain aéroportuaire. Des choix ont dû être faits, d'où l'emploi plus important de la première personne dans ce chapitre.

I. L'aéroport : un morceau de ville ?

Au détour de mes recherches exploratoires sur les mutations aéroportuaires alors que pointait la nécessité de préciser le sujet de cette thèse, une expression apparut rapidement et à plusieurs reprises, piquant ma curiosité : l'*airport city*. Ce concept émergent dans les discours de gestionnaires d'aéroports du monde entier est en construction depuis les années 1970 et gagne progressivement en opérationnalité.

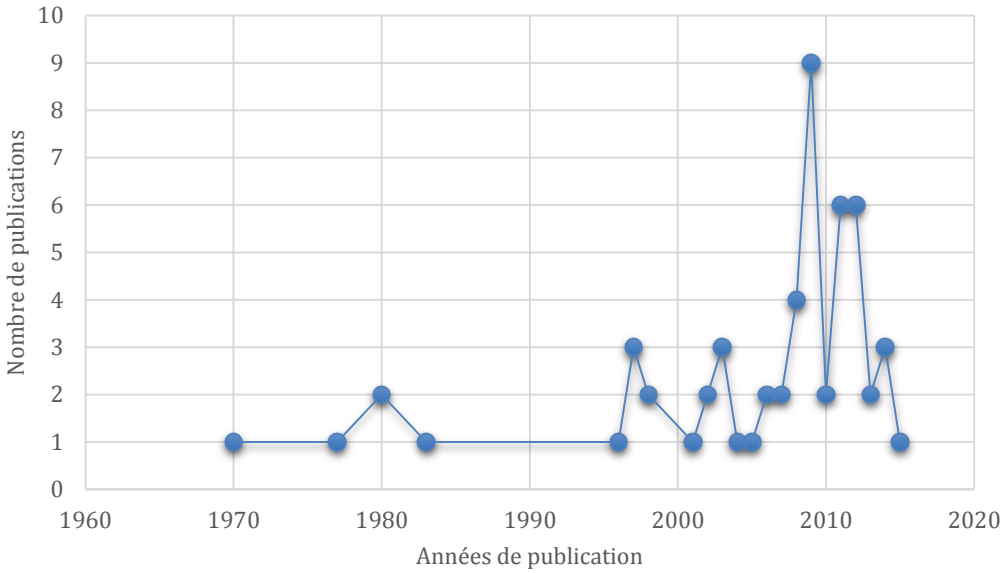
A. À la recherche de l'aéroport : l'émergence de l'*airport city*

Ayant pris conscience du faible nombre de références géographiques portant sur les aéroports aux premières heures de mon étude, je décidai de réaliser une recherche bibliographique élargie à l'univers anglo-saxon, en entrant dans le moteur de recherche Sudoc le mot-clé *airport*[74]. A la vingt-quatrième référence est apparue cette notion, prometteuse d'un point de vue géographique. Très vite, en remontant aux origines de l'expression, je m'aperçue que la littérature anglo-saxonne abondait de références sur le sujet, alors que les études françaises demeuraient très en retrait, voire étaient inexistantes. Une recherche à partir du moteur de recherche Worldcat[75] me permit de remonter aux origines de cette notion émergente[76]. Historiquement, le point de départ de cet élan bibliographique semble être l'année 1997, avec une

[73] C'est ainsi que les gestionnaires de l'aéroport Paris-CDG traduisent ce concept émergent.
[74] Ces recherches furent effectuées durant le mois de novembre 2006, à l'occasion de la production de mon mémoire de Master recherche en géographie, dont le sujet initial portait alors sur les relations et interactions entre l'aéroport et la ville.
[75]Worldcat est réputé pour être le plus grand catalogue en ligne de données bibliographiques du monde. Il contient les données relatives à plus de 72 000 bibliothèques publiques et privées du monde (2,1 milliards de références) (source : https://www.bibliotheques.uqam.ca/toutes-les-ressources/worldcat, dernière consultation le 16 mai 2014).
[76] Une recherche avancée fut menée avec pour seul critère l'expression « *airport city* » comme mots du titre. Celle-ci fut réalisée le 17 mars 2008, et réactualisée régulièrement. La dernière réactualisation, datant du 5 avril 2015, produisit 184 références.

accélération des productions à partir de 2008[77]. L'année 2009 serait le point culminant avec neuf références.

Figure n° 6 : L'*Airport City* dans la littérature scientifique

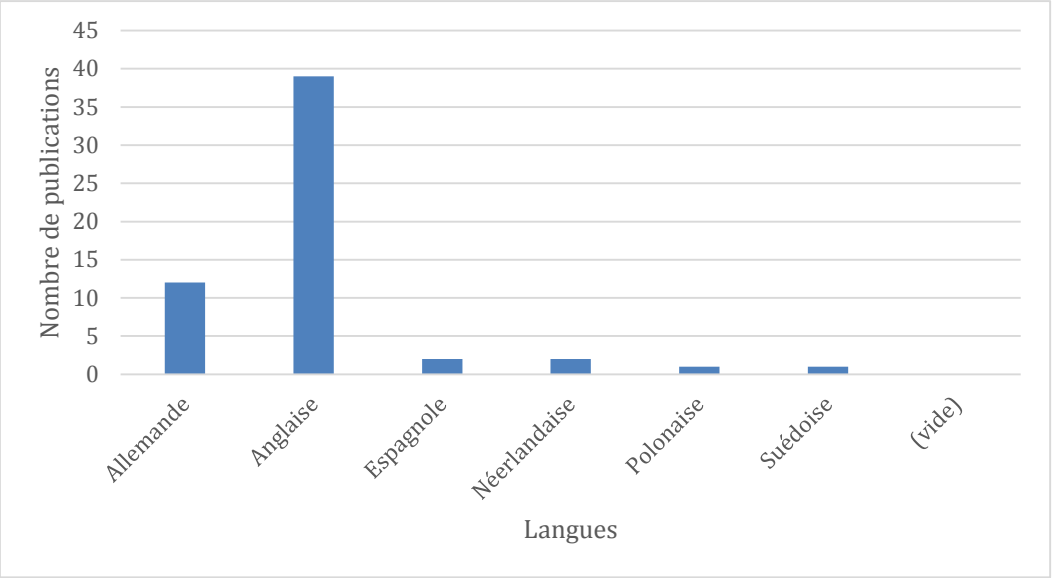


Source : Worldcat Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Spatialement, les zones de réflexion sur la notion d'*airport city*, sont facilement repérables. La littérature anglo-saxonne domine largement les productions (51 références sur 59), mais comprend à la fois l'Europe et l'Amérique anglo-saxonne. Les espaces étudiés sont donc les suivants : l'Europe du Nord et de l'Est (Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, Suède, Pologne) et les États-Unis. L'Europe du Sud transparaît à travers les travaux produits en Espagne, et plus précisément sur l'aéroport de Barcelone. Aucune production française ne figure dans les résultats, témoignant d'une appropriation encore très timide de la notion dans la production scientifique. D'ailleurs une recherche menée avec le mot clé « ville aéroportuaire » plutôt qu' « *airport city* » ne donne aucun résultat[78].

[77] Le commencement des recherches menant à cette thèse correspond à l'essor du phénomène.
[78] Dernière recherche effectuée le 5 avril 2015.

Figure n° 7 : Langue de diffusion de l'*airport city* (2015)



Source : Worldcat Réalisation : L.Drevet-Démettre, 2015

B. L'*airport city* : prophétie auto-réalisatrice et performativité du concept

Selon de nombreux analystes spécialistes du phénomène, l'*airport city* est le produit d'une réflexion théorique de type déductif, cherchant à exprimer la dernière mutation de l'infrastructure. Il s'agirait de l'« *expression de la maturité de l'infrastructure aéroportuaire* » (GÜLLER, AMKREUTZ, SCHAAFSMA, 2008 : 123).

1. Une réflexion conceptuelle déductive

La diversification aéroportuaire semble être l'expression de la maturité infrastructurelle : selon l'architecte Mathis Güller, l'*airport city* a été inventée par les autorités aéroportuaires qui souhaitaient accroître leurs revenus non aéronautiques (*ibid.*). Selon les observateurs, les nouvelles fonctions injectées dans l'aéroport lui confèreraient un caractère urbain. Ainsi, l'*airport city* peut être définie comme résultant de l'injection d'une combinaison de nouvelles préoccupations commerciales avec un ensemble plus ou moins dense d'activités aéronautiques, dans le périmètre aéroportuaire ou à sa proximité immédiate. L'*airport city* serait donc au départ un concept théorique, produit *a posteriori,* suite aux dernières mutations aéroportuaires.

2. *Le tâtonnement des mots*

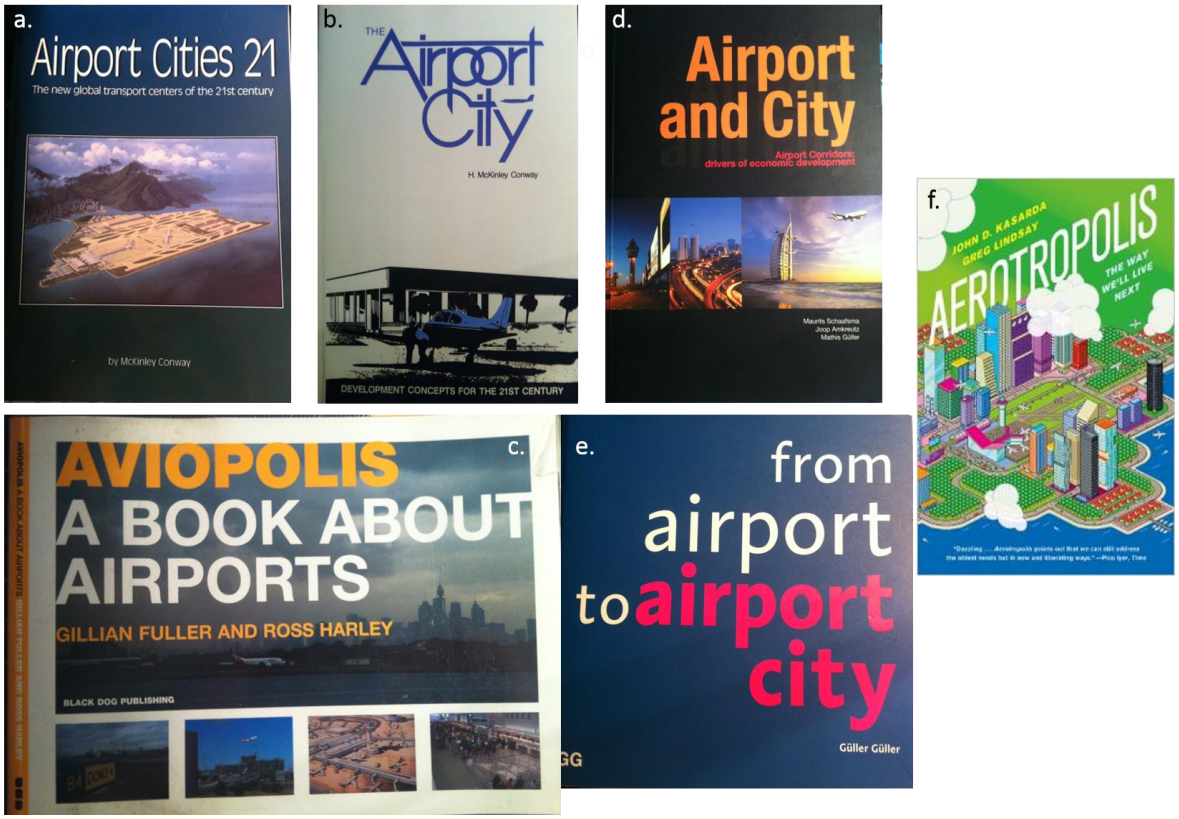
a. Années 1970-1990

La formulation de l'expression *airport city* remonte aux années 1970 aux États-Unis. Elle désignait alors les parcs industriels et d'affaire, situés à proximité directe du terrain d'aviation. L'inventeur de la notion d'*airport city* est un pilote-ingénieur et urbaniste américain, qui publia en 1977 un ouvrage portant sur ce qu'il nommait les *airport cities* : *The* airport city *and the future intermodal transportation system* (CONWAY, 1977), premier d'une longue série (CONWAY, 1978 et CONWAY, 1993 entre autres). Ancien ingénieur de la Nasa, il y décrit comment les développements commerciaux peuvent découler de l'activité aérienne, à l'origine de l'apparition de services logistiques, de parcs d'affaire, de complexes commerciaux. Selon lui, les *airport cities* étaient de simples prolongements des aéroports et pouvaient se développer pour tous les aéroports, quelle que soit leur échelle. L'intermodalité est au cœur de l'*airport city* mais l'activité aéronautique demeure le principal moteur économique de l'infrastructure. Il s'efforce ensuite de proposer des stratégies de développement et d'organisation spatiale de l'*airport city*. Plusieurs projets d'aéroports donnent raison à Mckinley Conway, comme le projet *Mainport* de l'aéroport Amsterdam-Schiphol dans les années 1980, dont le cœur était constitué par le développement commercial de l'infrastructure. L'objectif du *Mainport* n'est alors pas seulement d'attirer les emplois et les activités sur la zone aéroportuaire, mais surtout de devenir un moteur de l'économie hollandaise.

Il faut ensuite attendre les années 1990 pour voir se dessiner les principes modernes de l'*airport city*. Durant cette décennie, les aéroports multiplient et diversifient l'offre commerciale et les services à destination des passagers. Les aéroports de Francfort et d'Amsterdam sont alors des leaders dans le domaine, associant à la diversification fonctionnelle des terminaux des prolongements sous la forme d'immeubles de bureaux, de centres de conférence, et d'hôtels spécialisés dans la clientèle d'affaire. Le Schiphol Group, l'équivalent d'Aéroports de Paris pour l'aéroport d'Amsterdam, est le premier à promouvoir l'aéroport par le biais de l'expression d'*airport city*. La branche immobilière du groupe, le Schiphol Real Estate développe de nouvelles propriétés venant compléter le concept et diffuse son expertise dans le monde entier. Plusieurs personnages devenus emblématiques participent à la construction et à la diffusion du concept d'*airport city*, visibles pour certains dans les productions bibliographiques : il s'agit de Mathis et Michael Güller, de Maurits Schaafsma et de Joop Amkreutz. Ceux-ci sont à l'origine de plusieurs communications et ouvrages largement répandus chez les autorités aéroportuaires du monde entier. Mauritz Schaafms est urbaniste au service du Schiphol group, tout comme Joop Amkreutz, qui a travaillé pour le Département aménagement de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Mathis et Michael Güller, architectes et urbanistes, ont fondé leur cabinet doublement basé à Rotterdam et à Zurich. Comme le signale

un article de la rubrique *Entreprises*, paru dans le *Bulletin européen du Moniteur (BEM)*[79] « *Güller s'impose comme le spécialiste européen de l'urbanisme aéroportuaire* » (n°1109 – 1er juillet 2013 – p.6). Le positionnement de l'agence s'organise autour des développements urbains en interaction avec les infrastructures de transport en général, cela depuis 1999, date de sa création (Planche photographique n° 17).

Planche photographique n° 17 : Penser l'*airport city*



La pensée de l'*airport city* fut d'abord impulsée par H. McKinley Conway dans les années 1970 (*a.* et *b.*). Dans les années 1990, les frères Güller, architectes néerlandais ont participé à l'affirmation de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol comme précurseur de l'*airport city (d.* et *e.)*. Dans les années 2000, Gillian Fuller et Ross Harley en proposent une variation, préférant le terme d'*aviopolis* (*c.*). Enfin, depuis les années 1980, l'Américain John Kasarda théorise le concept d'*aerotropolis, qui connait un franc succès conférencier dans les années 2000 (f.).*

Clichés : L. Drevet-Démettre, 2015

b. Aviopolis

Toujours dans la littérature anglo-saxonne, il existe un terme dérivé d'*airport city*, il s'agit d'*aviopolis*. Toutefois, celui-ci ne présente pas de signification fondamentalement différente. Il s'agit du nom porté par un projet de recherche, mené par Gillian Fuller et Ross Harley, qui analyse et illustre les multiples espaces de l'intermodalité, l'« espace des flux » (CASTELLS, 2001), dont l'emblème est l'aéroport.

[79] Il s'agit d'une revue diffusant l'actualité de la construction, de l'architecture et de l'urbanisme.

Ils étudient les conséquences des organisations spatiales engendrées par la mise en réseau du monde. Un aperçu fut publié dans l'ouvrage *Aviopolis. A book about airports* (FULLER, HARLEY, 2004), riche en études de cas illustrées. Selon eux, l'aéroport serait un observatoire privilégié des mutations et dynamiques qui toucheront ensuite l'ensemble de l'espace urbain : « *If the contemporary airport has offered us 'laboratory conditions' to analyse the global interconnections of life in the information age, then perhaps it is an early-warning system for what might happen in the rest of the world under networked globalisation* » (FULLER, HARLEY, 2004 : 11).

c. L'*aerotropolis* (KASARDA, LINDSAY, 2011)

D'autres termes proches ont vu le jour, exploitant cette filiation supposée entre l'aéroport et la ville. Le plus célèbre et médiatisé sur la planète aéroport est celui d'*aerotropolis*. Celui-ci distingue ainsi *airport city* et *aerotropolis*. Ce concept dérivé et quelque peu plus tardif de l'*airport city*, a vu le jour il y a une trentaine d'année, sous la plume de John Kasarda, économiste et sociologue de formation. Aujourd'hui professeur à la *Business school* de l'Université de Caroline du Nord, il a vu le futur des villes autour des aéroports et produit le concept d'*aerotropolis*, véritable avatar de la globalisation. Inspiré de l'*airport city*, il dépasse la simple diversification fonctionnelle et s'émancipe des frontières de la plateforme. Il confirme que les aéroports sont vecteurs de développement d'activités au- delà de leur périmètre et peuvent générer un impact économique jusqu'à soixante miles[80] de rayon autour d'eux pour les infrastructures majeures. Le concept d'*aerotropolis* traduit un glissement d'échelle : il s'agit d'une *airport city* à plus petite échelle. Il s'appuie alors sur le modèle de Burgess et l'École de Chicago pour structurer ce qu'il théorise comme l'*aerotropolis*. Celle-ci présente donc une structuration classique, présentant en son cœur la ville-centre incarnée par l'*airport city*, à partir de laquelle se succèdent des auréoles concentriques composées des aires d'extension d'activités en relation plus ou moins directe avec l'aérien ainsi que les développements résidentiels associés. Des voies rapides radiales permettent la desserte de l'*aerotropolis*. Le modèle synthétique qu'il produisit fit le tour du monde.

L'aéroport agit comme un aimant économique, attractif pour toutes les activités et entreprises soucieuses d'une connexion rapide avec l'aéroport pour les déplacements de leurs employés ou encore les entreprises de haute-technologie et de communication qui nécessitent une accessibilité cruciale générée par les infrastructures aéroportuaires et péri-aéroportuaires. Ces entreprises sont celles qui fuient les frictions spatiales, celles qui recherchent la capacité de déplacer les hommes, les informations et les marchandises aussi rapidement que possible. Selon John Kasarda, la différence de fréquentation de l'avion entre les professionnels de la haute-technologie et les actifs classiques est de l'ordre de +400% en faveur des

[80] Cela représente une centaine de kilomètres.

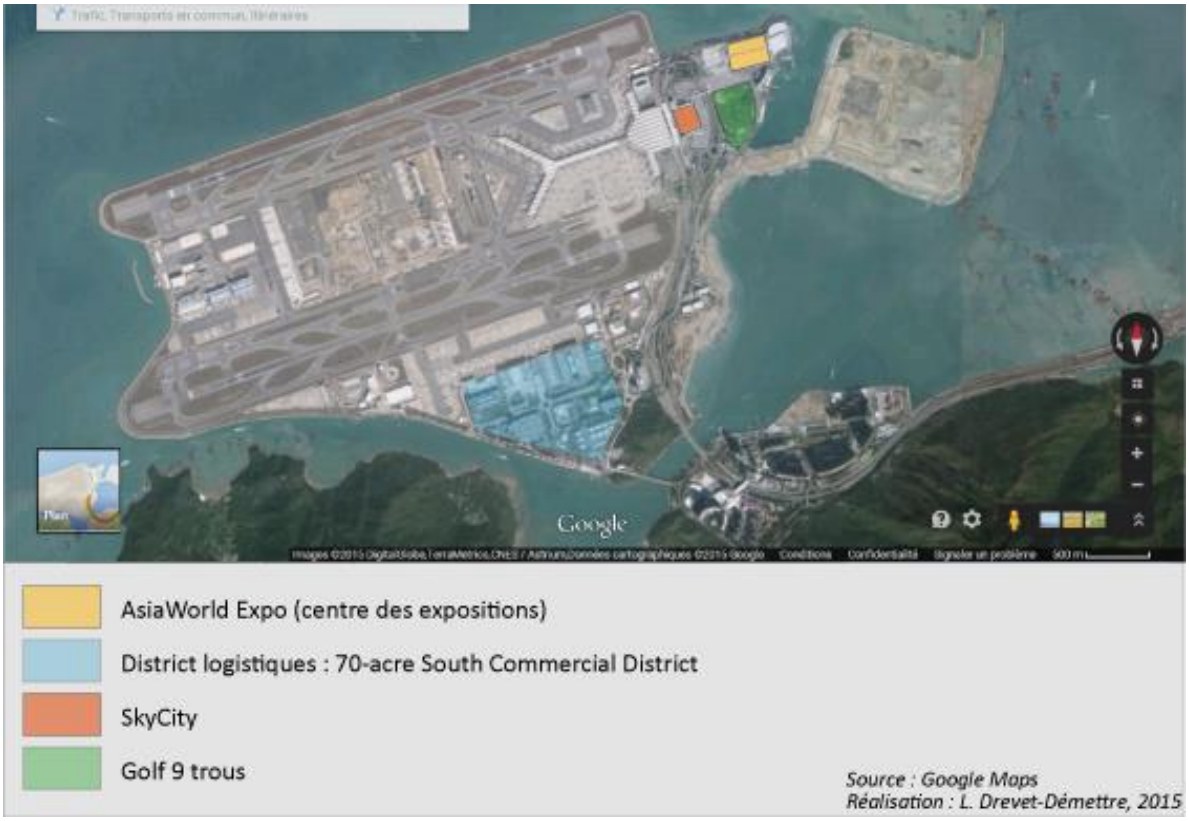
premiers. À un moment, il pensait même que la situation géographique n'avait aucune d'importance : une *aerotropolis* pourrait s'implanter n'importe où, y compris en plein désert à condition qu'elle soit parfaitement connectée au monde de l'air (KASARDA, LINDSAY, 2011 : 169). Le concept premier était donc la théorisation de l'insularité aéroportuaire poussée à l'extrême. Depuis, il en est revenu et a tempéré cette déterritorialisation de l'*aerotropolis*. Depuis les années 2000, il prend de l'ampleur et est massivement diffusé et exporté. Durant toute sa carrière, John Kasarda a passé son temps à le présenter à tous ceux qui voulaient l'entendre et à multiplier les conférences notamment auprès des concepteurs et gestionnaires d'aéroports afin de leurs donner les clés de la réalisation d'une *aerotropolis*. Convaincus de l'efficience économique du concept à l'heure de la globalisation accélérée, John Kasarda est de plus en plus sollicité par les professionnels aéroportuaires. Il multiplie les conférences, durant lesquelles il tient régulièrement la tête d'affiche.

Si les *airport cities* ont vu le jour et se développent en priorité dans les aéroports occidentaux, Amsterdam-Schiphol en tête, les *aerotropolis* trouvent leurs terrains de réalisation et à proximité des nouveaux aéroports asiatiques. Les aéroports de Hong-Kong et de Dubaï sont emblématiques et régulièrement cités par l'inventeur du concept comme l'application la plus fidèle de son *aerotropolis*.

Encart n° 1 : Hong-Kong – Chep Lap Kok, modèle d'*aerotropolis*

L'aéroport international d'Hong Kong, Chep Lap Kok, pourrait être une illustration d'*aerotropolis* en devenir. Construit dans les années 1990 sur deux îles artificielles de 1258 hectares au total, il a été inauguré en 1998. Trois quartiers commerciaux adjacents sont en développement. Le « *70-acre South Commercial District* » est dédié aux activités logistiques et cargo : Tradeport Hong Kong ltd ou encore HACTL (Hong Kong Air Cargo Terminals Limited), spécialistes mondiaux de fret, y ont installés leur siège. S'y trouvent également le *hub* asiatique de DHL et un terminal de fret de 2 millions de m². Le « *28-acre East Commercial District* » propose 3 millions de m² de bureaux à destination des entreprises régionales. Ouvert en 2006, le « *110-acre North Commercial District* » est le cœur de l'*aerotropolis*, c'est-à-dire l'*airport city*, baptisé *SkyCity*. Il s'agit du cœur urbain de l'*aerotropolis,* proposant des activités commerciales, ludiques, d'affaire, et conférencières. Complexe commercial d'envergure, le *SkyPlaza* y est implanté, assurant la connexion entre le terminal passager et la gare ferroviaire : un centre commercial de 300 000 m² et un cinéma IMAX 3D sont s'articulent avec un complexe de bureaux, de 300 000 m² supplémentaires, implanté aux niveaux supérieurs. Un centre des expositions de 2 millions de mètres carrés est composé de 600 chambres d'hôtels ; d'un terminal de ferries chevauchant la frontière chinoise et d'un golf à neuf trous. L'aéroport profite d'une excellente desserte grâce aux ferries à haute vitesse, au train express régional, et une autoroute à plusieurs voies. L'accessibilité est assurée avec les centres structurants d'Hong Kong, le parc à thèmes Disney et le Delta de la Pearl River,

aujourd'hui en plein essor économique. L'ambition est de faire de cette *aerotropolis* un véritable CBD structurant de la métropole hong-kongaise, complétant ceux de l'île d'Hong Kong et de Kowloon.



Théorisés par des opérateurs, architectes ou même gestionnaires d'aéroports, et des universitaires, de pays occidentaux, ces concepts exploitant la filiation entre la ville et l'aéroport sont destinés à être appliqués à l'attention des gestionnaires et concepteurs d'aéroports afin de leur permettre de tirer le maximum de potentialités (comprendre rentabilité) de leur infrastructure.

C. Du concept théorique à la construction d'un concept opérationnel

Nonobstant, l'*airport city* ne se contente pas d'être produite *a posteriori,* afin d'exprimer des mutations en cours. Progressivement, les autorités aéroportuaires du monde entier semblent demandeuses de trames précises, de guides, d'orientations pour structurer et organiser efficacement leur plateforme. En effet, la constante réorganisation de la plateforme répondant à des attentes de plus en plus variées mène bien souvent à sa fragmentation. Côté terre, les plateformes aéroportuaires s'apparentent à une accumulation d'activités et de fonctions, développées les unes à côté des autres sans véritablement de plan d'ensemble. Le premier pas a été de doter ces autorités aéroportuaires de directions d'aménagement à l'échelle de la

plateforme. Ainsi, *Aéroports de Paris* a donné naissance à la Direction de l'immobilier en 2003, alors même que l'activité immobilière existait depuis de nombreuses années sur les sites du groupe (à savoir Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget en ce qui concerne les aéroports parisiens). Toutefois, ces directions d'aménagement sont demandeuses de marches à suivre quant à l'organisation de la plateforme (il faut des hommes et il faut des idées) et de ce fait, se penchent sur l'idée d'*airport city*. Toutefois, ce concept sanctionne la diversification fonctionnelle des plus grands aéroports mondiaux, sans davantage de précision. À l'initiative des gestionnaires d'aéroports, celle-ci va s'ériger progressivement en concept opérationnel, incitant les autorités aéroportuaires qui choisissent de l'adapter à leur terrain d'exercice, d'adopter une vision d'ensemble de l'infrastructure, afin de mettre fin au développement en patchwork des activités péri- et non aéronautiques sur leur plateforme. L'*airport city* devient donc un concept performatif, plus qu'une simple expression de la diversification fonctionnelle en cours depuis plusieurs décennies dans les plus grands *hubs* du monde.

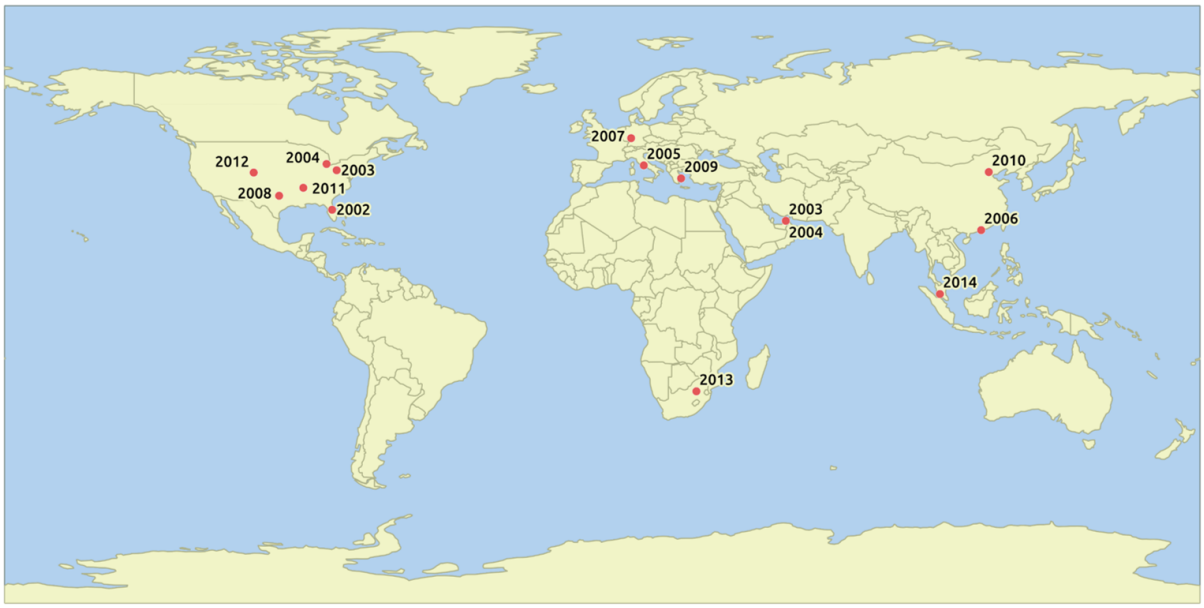
1. *Observation et théorisation : le jeu des conférences*

Le concept théorique devient alors progressivement un concept opérationnel, à l'initiative des autorités aéroportuaires elles-mêmes. En effet, ce sont elles qui éprouvent la performativité du concept et celui-ci se construit après observation de ce qu'il se fait « ailleurs » et après analyse de ce qu'elles souhaitent entendre par *airport city*.

La construction du concept passe alors par des échanges directs entre gestionnaires et concepteurs d'aéroports, à l'occasion des conférences aéroportuaires internationales. Ainsi, chaque année, l'ACI (*Airport Council International*, Chapitre 1) tient son assemblée générale (du 10 au 12 juin en 2013), réunissant les gestionnaires d'aéroports en tant qu'auditeurs ou intervenants, à laquelle s'ajoutent les conférences régionales : l'*ACI North America Annual Conference and Exhibition* s'est tenue du 22 au 25 septembre en 2013 à San Jose (USA), l'*ACI Europe Congress and Exhibition* du 10 au 12 juin 2013 à Istanbul (Turquie), l'*ACI African Region Annual Assembly, Conference and Exhibition* du 19 au 23 octobre à Lomé, et l'*ACI Asia-Pacific Regional Assembly, Conference and Exhibition* du 22 au 25 avril à Phuket (Thaïlande) . Si les questions d'accessibilité et de durabilité apparaissent comme des questions cruciales, au cœur des programmes, le concept d'*airport city* est bien souvent sous-jacent. Celui-ci est au cœur du sujet durant l'annuelle AiportCities World Conference and Exhibition, également endossée par l'ACI, et présentée sur les programmes comme étant « The global event for the creation and development of *airportcities*» . John Kasarda préside régulièrement ces conférences (comme c'est le cas pour la conférence qui s'est tenue à Kuala Lumpur en 2014), qui sont composées d'interventions et retours d'expérience de gestionnaires s'appliquant à diversifier les activités aéroportuaires, mais également de master classes familiarisant l'audience avec l'*airport city*, composées

d'un niveau débutant pour les non-initiés et d'un niveau avancé pour renforcer les bases conceptuelles. Ces conférences se tiennent annuellement dans toutes les régions du monde, depuis 2002, alternant entre PID et pays émergents, attestant que ce concept venu du Nord s'épanouit au sein des pays qui construisent encore leurs infrastructures aéroportuaires.

Figure n° 8 : Les aéroports d'accueil des *Airport Cities World Conference and Exhibition* de 2002 à 2014



ANNEE	LIEU
2002	Orlando (USA)
2003	Dubaï (EAU)
2003	Pittsburgh (USA)
2004	Dubaï (EAU)
2004	Detroit (USA)
2005	Rome (Italie)
2006	Hong Kong (Chine)
2007	Francfort (Allemagne)
2008	Dallas-Fort Worth (USA)
2009	Athènes (Grèce)
2010	Beijing (Chine)
2011	Memphis (USA)
2012	Denver (USA)
2013	Ekurhuleni (Afrique du Sud)
2014	Kuala Lumpur (Malaisie)

*Source : http://globalairportcities.com/, site officiel de l'*Airport Cities World Conference and Exhibition
(Dernière consultation le 16 mai 2015)
Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2014.

2. *Des conditions* sine qua non *au développement de l'*airport city

L'observation de l'interprétation de l'*airport city* par les gestionnaires d'aéroports du monde entier conduit à l'identification de critères *a priori*. Afin d'être un terrain propice à la diversification et d'acquérir le statut d'*airport city*, une plateforme aéroportuaire doit au préalable satisfaire un certain nombre de critères, sur lesquels les spécialistes s'accordent :

- Le volume du trafic de fret et de passagers doit permettre à l'aéroport de figurer parmi les premières plateformes mondiales ;

- La présence de réserves foncières figurant comme autant de potentialités de développement ;

- L'intermodalité : l'aéroport soit se trouver à l'interconnexion des réseaux routiers, aérien, et ferroviaire ;

- La structure et le tissu de l'économie métropolitaine, qui se doit d'être dynamique.

L'ensemble de ces critères décisifs *a priori* pour acter le développement de ce concept conduit à géographie articulée évidemment autour des plus grands hubs mondiaux.

3. *Diffuser l'*airport city

Le concept est encore évolutif et en cours d'élaboration. Les multiples applications du modèle sont autant d'études de cas et apparaissent donc comme des avancées qui pourront être pérennisées et pourront devenir des sources d'inspiration pour les gestionnaires intéressés par le concept. Dans cette intention, de nombreux médias sont déployés afin de toucher la plus large audience possible. Sans passer en revue les multiples sites internet consacrés au sujet, la littérature opérationnelle portant sur l'*airport city* est pléthorique. Les frères Güller notamment sont considérablement productifs et diffusent leurs écrits aux gestionnaires d'aéroports. Lors d'un entretien, le directeur de l'immobilier d'Aéroport de Paris, Pierre Vidailhet, a maintes fois fait référence aux théories des Güller, allant jusqu'à me remettre un de leurs ouvrages, dont il disposait en plusieurs exemplaires (Entretien avec Pierre Vidailhet, Direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris, 26 mars 2009). Les ouvrages produits par ces opérateurs deviennent donc les bibles des gestionnaires souhaitant appliquer la recette semble-t-il hollandaise de l'*airport city* (Planche photographique n° 17).

À ces ouvrages s'ajoutent les revues produites par des associations auxquelles sont affiliés bon nombre de gestionnaires d'aéroports. La principale est *l'Airport*

Council International (ACI), organisation professionnelle fondée en 1991 qui fédèrent les gestionnaires d'aéroports (Chapitre 1 – p.24). Si son principal intérêt est de promouvoir le développement des infrastructures aéroportuaires et d'inciter à la coopération entre aéroports, l'ACI participe largement à la diffusion du concept d'*airport city*. Les deux revues de l'organisation sont les principaux supports employés. Tout d'abord, la revue *Airport World* consacre régulièrement des numéros au développement des *airports cities*, à l'image du numéro 2 de l'année 2013, intitulé « *Airport cities* : *business magnets* », partageant les analyses de John Kasarda (article « *Airport cities* : *the evolution* » pp. 24-27). L'ACI produit également une revue en partenariat avec l'Institut Kenan de l'entreprise privée, dépendant de l'Université de Caroline du Nord, dans lequel John Kasarda enseigne, intitulée *Global airport cities*. En tant que directeur de l'Institut Kenan, John Kasarda est devenu consultant éditorial. Au-delà de sa prose, chaque numéro revient sur les expériences de diversification fonctionnelle dans divers aéroports, insistant sur les innovations et les facteurs de réussite, afin d'inspirer les gestionnaires qui sont également les lecteurs de cette revue.

D. Du concept opérationnel au label

Progressivement, l'*airport city* semble devenir un véritable label, un système de marketing de l'aéroport afin d'accroître son attractivité sur des entreprises à forte valeur ajoutée. Ce label est bien entendu auto-décerné, sans véritable cahier des charges. Le label *airport city* semble participer à renforcer le dynamisme et la renommée internationale de l'aéroport, lui conférant, par la même occasion, l'image d'une modernité territoriale recherchée par les acteurs de l'économie de la vitesse. Ainsi, les autorités aéroportuaires affichent leur politique de développement de l'infrastructure comme étant guidée par le concept d'*airport city*. Cela passe d'abord par l'affichage de la « marque » et une production discursive visible sur leur site Internet. Sur la partie de son site Internet destinée aux professionnels susceptibles d'investir, Aéroports de Paris affirme que le principe moteur de ces stratégies de développement est inspiré du concept d'*airport city* (information située sur la page entreprises/patrimoines et projets/Paris-CDG). Il en va de même pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, présentant leurs concepts d'aménagement sur la page destinée aux entreprises cherchant des bureaux à louer (*Homepage/Office for rent/Our concepts*) ou encore pour l'aéroport de Francfort (*Homepage/Business location/Land development in the airport city*). Cet affichage se prolonge en dehors du site internet et s'inscrit dans des lieux notamment lors de l'organisation des *Airport Cities World Conference and Exhibitions* (ACE), dont ces *hubs* sont souvent des sponsors notables : ils profitent alors d'une fenêtre de visibilité à la fois sur le site internet de la conférence et lors de la conférence elle-même, par le biais de stands ou de logos figurant sur les programmes (en particulier s'ils sponsorisent et financent des moments de rencontre tels que les principaux repas et réceptions).

Figure n° 9 : L'affichage de l'*airport city* sur les sites Internet des groupes aéroportuaires

Aéroports de Paris

Source: http://www.aeroportsdeparis.fr/entreprises/immobilier/immobilier-hors-terminaux/patrimoine-et-projets/paris-charles-de-gaulle (Dernière consultation le 15 avril 2015)

Schipol Group

Source : http://www.schiphol.nl/B2B/OfficeForRent/OurConcepts/AirportCity.htm (Dernière consultation le 15 avril 2015)

Fraport

Instigateurs

Destinataires

Label

Source : http://www.frankfurt-airport.com/content/frankfurt_airport/en/business_location.html (Dernière consultation le 10 avril 2015)

Réalisation : L. Drevet-Démettre, avril 2015

Enfin, un autre type d'affichage s'observe à travers une manifestation toponymique : l'émergence de hauts lieux de l'*airport city* peut être constatée au sein même de la plateforme. Le centre commercial *Aéroville*, ouvert en octobre 2013 à Paris-CDG (Chapitre 8) ou encore l'*Airport City Mall* de l'aéroport de Francfort témoignent de l'inscription spatiale du projet dans les lieux.

II. Une mutation qui interroge le géographe et la ville

Ainsi, la dernière mutation aéroportuaire est peut-être la plus bouleversante pour l'infrastructure, dans la mesure où elle interroge la primauté fonctionnelle du lieu : elle tend vers l'hétérogénéité, la diversité. L'aéroport continue bien évidemment d'exercer sa fonction de transport et d'interface entre terre et air. Néanmoins, cette dernière se trouve mêlée à de nombreuses autres fonctions, qui viennent parasiter la clarté du lieu : bureaux, hôtels, commerces diversifiés, centres de conférences, etc. étaient jusqu'à présent l'apanage des villes-centre. Elles colonisent aujourd'hui les marges aéroportuaires. Certains en ont conclu que l'aéroport s'érigeait en ville à part entière, dont la nouvelle cathédrale serait incarnée par les pistes et leur terminal. John Kasarda y voit une évolution inéluctable : selon lui, chaque carrefour donne naissance à une ville.*"Look for yesterday's busiest train terminals and you will find the great urban centers of tomorrow. Look for today's busiest airports and you will find the great urban centers of tomorrow. This is the union of urban planning, airport planning, and business strategy."* (KASARDA, LINDSAY, 2011 :21). Toutefois, les auteurs de ce rapprochement analytique entre ville et aéroport sont, dans l'ensemble, des acteurs aéroportuaires (opérateurs, gestionnaires, architectes, économistes, etc.). L'aéroport deviendrait ville parce que les gestionnaires développent des stratégies économiques pour développer l'attractivité du lieu. Leur définition de la ville semble alors partielle, limitée à l'éventail des fonctions économiques qu'assume (notamment) le centre-ville. La complexité géographique du phénomène urbain paraît occultée. En cela, la traduction peut-être un peu hâtive réalisée par les acteurs d'Aéroports de Paris d'*airport city* serait révélatrice de cet amalgame. En effet, *city* en anglais désigne aussi bien une ville au sens large qu'un centre d'affaire au sens restreint[81]. Aéroports de Paris a choisi de le traduire par « *ville aéroportuaire* », aussi bien sur le site internet du groupe[82] que dans les propos des dirigeants de la direction de l'immobilier (Entretien avec Pierre Vidailhet, Direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris, 26

[81] *Source : Dictionnaire Robert et Collins*. Le sens premier, sans majuscule, signifiant ville ; le sens second, avec majuscule, désignant la Cité de Londres, soit le centre des affaires. City est ensuite devenu un terme générique, exploité par de nombreuses autorités urbaines, afin de nommer leur quartier d'affaire, à l'image de Moskva City à Moscou

[82] Le site internet d'Aéroports de Paris permet une lecture en français mais offre également une version anglaise par simple pression d'un bouton destiné à cet effet. La traduction de « ville aéroportuaire » se fait alors automatiquement par « *airport city* » et vice-versa.

mars 2009). Que cela signifie-t-il ? Que cela révèle-t-il des logiques aéroportuaires à l'œuvre aujourd'hui ? Quoiqu'il en soit, un tel concept opérationnel interroge le géographe sur les mutations qui s'exercent au sein des périphéries urbaines et peuvent participer à recomposer et restructurer l'espace urbain.

L'objectif de ma recherche est d'évaluer la pertinence géographique du concept opérationnel d'*airport city* ou ville aéroportuaire. Figure emblématique de l'espace périurbain, il est certain que l'aéroport participe de l'urbain et du métropolitain, sa fonction première étant la desserte par voie aérienne de la métropole. Le concept d'*airport city* attesterait d'un affranchissement progressif de la tutelle de la ville-centre, au point que la ville aéroportuaire pourrait être bâtie au milieu de nulle part. En condensant les activités, l'aéroport deviendrait une centralité autonome et endosserait une part d'urbanité. **La question est alors la suivante : est-il pertinent, géographiquement parlant, de considérer que l'aéroport, infrastructure de transport par excellence, produit de la ville ? Autrement dit, le concept de ville aéroportuaire peut-il endosser une pertinence géographique ?** Pour parvenir à une évaluation de la pertinence géographique d'un tel concept, celui-ci doit être passé selon moi au crible de deux concepts exploratoires d'urbanité et de citadinité.

Toutefois, ces deux concepts, qui me semblent être des entrées clés dans l'évaluation de la notion de ville aéroportuaire, souffrent d'une définition et d'une description lacunaires. Au fil de mes lectures, ma frustration grandit : il ne semble exister aucun consensus sur leur définition et leur valeur opératoire (NEDELEC, 2013 : 35). Je ne pus que constater la difficulté de dresser des grilles de critères à partir de ces notions : celles-ci demeuraient simplement théoriques, voire purement rhétoriques, loin d'être exploratoires et donc exploitables.

> « Si les termes d'urbanité et de citadinité sont mobilisés par de nombreux géographes francophones, avec une préférence marquée pour l'urbanité, il ne se dégage pas de consensus sur leur définition et leur valeur opératoire. L'élargissement du spectre d'analyse à l'ensemble des travaux scientifiques sur la question montre un usage paradoxal de ces notions. D'un côté, de nombreux auteurs considèrent leur signification comme relevant de l'ordre de l'évidence, se défaussant ainsi de tout travail de définition et de cadrage théorique. Urbanité et citadinité apparaissent alors comme des évidences, de vagues synonymes de « tout ce qui a trait à la ville », de « ce qui se passe en ville ». Sous la plume de nombreux auteurs, ces notions ne semblent avoir d'autre effet que rhétorique, sortes de concepts fourre-tout, cités dans des titres « chocs » mais non exploités

dans le corps de la réflexion et encore moins explicités sur le plan conceptuel et méthodologique. »[83] (NEDELEC, 2013 : 35)

Dans le cadre de sa thèse sur la ville de Las Vegas, Pascale Nédélec[84] réalisa un état des lieux intéressant et pertinent sur ces deux concepts, afin de leur prêter une dimension opératoire, qui participe à formuler les remarques suivantes et à dégager quelques critères qui mettront l'aéroport, et plus précisément la ville aéroportuaire, à l'épreuve. À son image, nous emploierons ces deux notions au singulier, postulant une certaine « *homogénéité de l'urbanité et de la citadinité, insistant sur ce qui rassemble, ce qui rapproche les différentes villes et les différents citadins* » (NEDELEC, 2013 : 16). De même, si ces deux notions sont souvent considérées et employées comme synonymes, je considérerai qu'elles constituent les deux versants du géotype ville. J'opérerai une distinction conceptuelle entre urbanité et citadinité, s'opposant sur les objets que ces deux notions qualifient.

A. Définir l'urbanité

L'urbanité est un concept vague et pourtant très usité par les géographes.

Malgré son très large usage, l'« urbanité » demeure un concept aux contours flous en géographie, avec autant de définitions que d'auteurs qui s'efforcent de la définir. Pour guider l'analyse de l'urbanité de l'espace aéroportuaire, je retiendrai la définition proposée par Michel Lussault, géographe qui a considérablement écrit sur cette notion, au sein du *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* : l'urbanité peut alors être comprise comme étant le « *caractère proprement urbain d'un espace […] qui procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de sociétés dans l'espace* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 966). Je retiendrai donc que l'urbanité renvoie à la matérialité de l'urbain. L'intérêt de cette définition dans le cadre de ma recherche est qu'elle distingue l'urbanité *a priori* (« *qui synthétise le niveau théorique de performance fonctionnelle d'une entité urbaine quelconque, abordée à l'aide d'une saisie abstraite d'indicateurs spatiaux, sociaux et économiques* ») de l'urbanité *a posteriori* (« *l'état avéré d'une situation urbaine particulière en un temps historique donné* ») (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 966-967). Cette approche est particulièrement pertinente dans le cadre d'une démarche de construction d'un morceau de ville presque *ex-nihilo*, l'objectif étant dans un premier temps, d'évaluer le potentiel urbain de l'espace aéroportuaire lisible à travers la projection de marqueurs urbains au sein de ce dernier, afin de saisir l'urbanité produite dans un second temps.

---

[83] Pour illustrer cette utilisation des notions dénuée de définition, voire limité au seul titre, Pascale Nédélec cite HUET, 1994, BERQUE, 1994 ; LASSAVE et QUERRIEN, 2004 ; ESCAFFRE, 2011 ; RIEUCAU, 2013.

[84] Pascale Nédélec, dans sa thèse *Réflexions sur l'urbanité et la citadinité d'une aire urbaine américaine : (dé)construire Las Vegas* consacre son premier chapitre à un état des lieux de la définition de ces deux notions et regrettent les approximations régulières des géographes dans leur manipulation.

Si j'entends par urbanité la dimension matérielle de la ville, je n'oublierai pas toutefois la définition de l'urbanité de Michel Lussault que cette dernière ne peut se réduire « *à ses dimensions matérielles et fonctionnelles et intègre les réalités de sociétés immatérielles* » (LUSSAULT, 2003 : 966). De nombreux géographes prêtent à l'urbanité cette dimension immatérielle. Ainsi, pour Jérôme Monnet et G. Capron (2000), la dialectique de l'urbanité s'exprime de la façon suivante : « *la conception de la ville à la fois comme forme spatiale, avec son organisation interne et ses relations externes, et comme configuration sociale, avec ses formes d'organisation sociétale spécifiques* » (MONNET, CAPRON, 2000 : 11)[85]. Pour aborder cette dimension immatérielle, tout comme le propose Pascale Nédélec à partir de l'analyse des textes des spécialistes de la notion, je réserverai toutefois la notion de citadinité.

B. Définir la citadinité

Plus encore que l'urbanité, la citadinité est un concept happé par le flou définitionnel. Ce néologisme est absent des dictionnaires classiques de la langue française, et figure seulement dans deux dictionnaires manipulés par les géographes, le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* dirigé par Jacques Lévy et Michel Lussault (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 159-161) et le *Dictionnaire : La ville, l'urbain* (PUMAIN, PAQUOT, KLEINSCHMAGER, 2006 : 85). La citadinité rencontre un moins grand succès chez les géographes, parlant plus volontiers d'urbanité. Ce dernier concept endosse d'ailleurs bien souvent, sous la plume des géographes, le double sens de « relation à autrui » et de « relation à la ville », empiétant sur la citadinité (NEDELEC, 2013 : 36[86]) : « *l'urbanité serait le propre de la ville, la citadinité le propre des habitants des villes* » (GERVAIS-LAMBONY, LANDY, OLDFIELD, 2003 : 29). Urbanité et citadinité se différencient sur les objets qu'ils qualifient : l'urbanité désigne la matérialité de l'urbain, la citadinité faisant référence aux « modalités de vivre en ville pour les individus » (NEDELEC, 2013 : 36). Cet amalgame révèle l'absence de consensus auprès des géographes vis-à-vis de la citadinité. La diffusion hésitante de ce concept pourrait s'expliquer par son application première aux villes du Sud. Cette notion est alors employée pour désigner l'assession au statut d'urbain notamment dans les villes africaines, où s'observe l'opposition entre les migrants néo-citadins et les citadins. Pour Philippe Gervais-Lambony, géographe défenseur et promoteur de la citadinité, la citadinité est au cœur des recherches des années 1970 sur la ville africaine. Les travaux de Jean-Marie Gibbal l'illustrent : celui-ci distingue, dans l'Abidjan des années 1970, les ruraux, les nouveaux citadins et les citadins. Ces derniers sont alors considérés comme des acteurs de la ville car ils se l'approprient par l'usage (GIBBAL, 1974). La citadinité doit donc être comprise comme

[85] Cité dans NEDELEC, 2013 : 36.
[86] Le premier chapitre de la thèse de Pascale Nédélec est très pertinent et permet d'éclaircir notamment la notion de citadinité. Je ne retiens donc ici que les remarques essentielles pour parvenir à faire de cet objet théorique un concept opératoire.

l'apprentissage des codes urbains par les néo-citadins. Toutefois, celle-ci ne doit pas se réduire à éclairer les pratiques dans la ville africaine. Comme l'affirme Philippe Gervais-Lambony, « *issue de réflexions sur les villes du Sud, la notion de citadinité permet de raviver la recherche sur les rapports entre individus et espace urbain, en général* » (DORIER-APPRILL, GERVAIS-LAMBONY, MORICONI-EBRARD, 2001). En effet, la notion de citadinité est complémentaire à celle d'urbanité. Cette dernière se concentre effectivement sur l'espace urbain et ses caractéristiques, sur ses potentialités en termes de lien social. La citadinité, quant à elle, se concentre sur l'individu, sur ses pratiques et sur ses représentations de cet espace urbain : elle ne concerne pas tant l'espace que les hommes et les femmes qui y vivent. « *En d'autres termes, l'urbanité serait le propre de la ville, la citadinité le propre des habitants des villes* » (DORIER-APPRILL, GERVAIS-LAMBONY, MORICONI-EBRARD, 2001). Un second courant de conceptualisation la citadinité se dessine alors, dont les principaux porteurs sont Michel Lussault et Jacques Lévy. Je retiendrai comme base conceptuelle de ce chapitre la définition proposée par Michel Lussault : la citadinité, c'est « *tout simplement, le rapport d'un sujet, - i.e. un acteur social, qu'il soit un individu ou ces acteurs très particuliers que sont les groupes, les institutions…- à un objet : en l'occurrence, le monde urbain.* » (LUSSAULT, SIGNOLES, 1996 : 34).

Par le biais du concept opérationnel émergent d'*airport city*, l'aéroport interroge le géographe. À la suite à cette phase de définition théorique, une phase exploratoire de confrontation avec le terrain vient sonder la pertinence de celui-ci.

III. Méthodologie : évaluation géographique de la ville aéroportuaire

Si la dynamique de développement d'une *airport city* est commune à de nombreux *hubs* mondiaux, le choix a été fait de circonscrire l'étude à l'aéroport de Paris-CDG, afin de faciliter le processus de recherche et de permettre des approfondissements qu'une recherche multi-terrains aurait rendu ardus. Toutefois, la réflexion s'ouvre régulièrement à d'autres aéroports, que j'appellerais « aéroports-témoins », permettant de refléter le processus généralisant d'*airport city* dans le monde[87].

[87] Le choix du terrain a été présenté en introduction générale.

A. Éprouver l'aéroport comme terrain

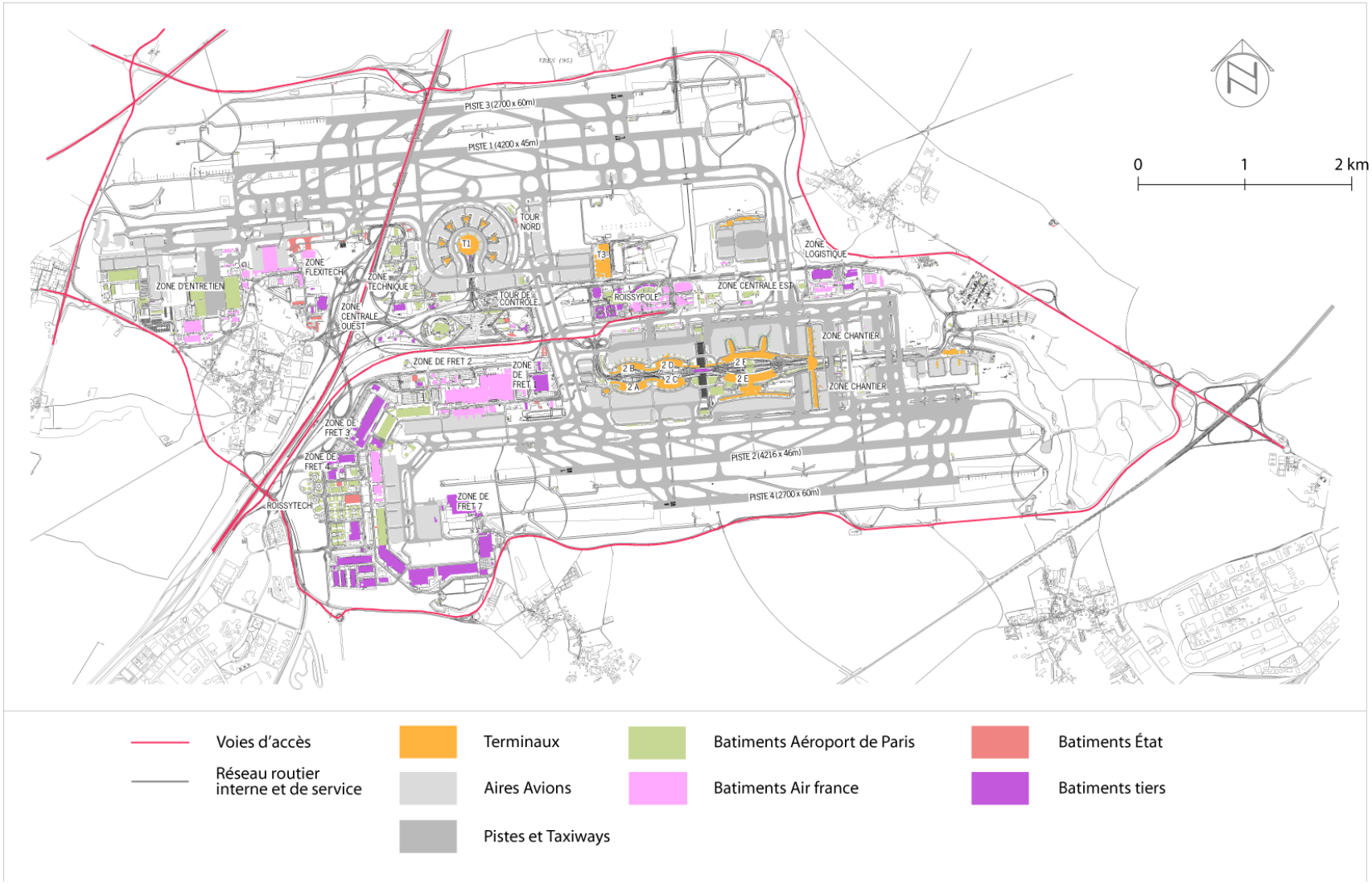
En tant qu'*hub* d'envergure mondiale, l'aéroport de Paris-CDG est un terrain européen particulièrement propice à l'étude du développement d'une *airport city,* d'autant plus qu'il est le seul aéroport européen bénéficiant de réserves foncières de grande ampleur (3256 hectares), contrairement aux *hubs* d'Amsterdam-Schiphol (2400 hectares), de Londres-Heathrow (1200 hectares) ou de Francfort (1918 hectares), qui se retrouve dans une véritable impasse spatiale.

1. S'affranchir de la synecdoque particularisante

Avant toute chose, l'amorce de la recherche exploratoire doit débuter par une explicitation sémantique et géographique du terme « aéroport ». Une des orientations principales de cette recherche consiste à dépasser la synecdoque particularisante et restrictive qui mène souvent à réduire l'aéroport aux seuls terminaux. En effet, les études récentes portant sur les aéroports adoptent généralement cette démarche synecdotique, d'autant plus lorsque la thématique porte sur l'aéroport comme hyper-lieu de mobilités et de connexions. En effet, par sa fonction d'interface et de module d'échange, le terminal contracte et condense dans un espace réduit les flux de passagers, de bagages et/ou de fret, cela expliquant la primeur de ce dernier dans les recherches récentes. Or, le développement d'une *airport city* concerne l'intégralité de la plateforme. L'essentiel de cette stratégie s'exerce même principalement sur des espaces hors terminaux. Par conséquent, cette vision partielle et segmentée est valable pour une approche de l'aéroport par le biais de l'hypermobilité, notamment pour évaluer les territorialités des passagers ou l'intermodalité[88] ; ou encore pour analyser la « starchitecture » de cette vitrine de ce dernier et de la ville. Par contre, celle-ci n'est pas recevable si l'on cherche à analyser et évaluer une *airport city.* J'opérerai donc un glissement de l'échelle d'analyse du terminal à celle de la plateforme, appliqué à l'aéroport Paris-CDG (Carte n° 5).

[88] Je fais ici référence notamment aux thèses récentes de géographie centrée sur les aéroports de Jean-Baptiste Frétigny, étudiant les territorialités mobiles des passagers (FRETIGNY, 2013) et de Pierre Ageron axée sur la plateforme multimodale (AGERON, 2013) ; mais également, aux publications récentes d'architectes (URLBERGER, 2012 ; ROSEAU, 2012).

Carte n° 5 : Le périmètre d'étude de l'aéroport Paris-CDG



Réalisation : L. Drevet-Démettre, 201

2. *Dépasser la frustration du chercheur et opérer en clandestinité*

Ma problématique et mon approche de la recherche déterminées, le temps fut au terrain. Les difficultés et les déceptions furent alors nombreuses. Face au carcan de l'appareil administratif et des impératifs de sûreté et de sécurité qui enserrent l'aéroport, les objectifs de départ se révélèrent insoutenables. La lourdeur des procédures pour obtenir des contacts et des autorisations ralentirent considérablement mon terrain. Plus de huit mois s'écoulèrent entre ma première demande[89] et le premier entretien avec un acteur institutionnel. Durant ce laps de temps, les réponses négatives voire les demandes demeurées sans réponse se sont succédées.

Au-delà de la lenteur de l'amorce de mon terrain, des renoncements sont davantage regrettables. Ces derniers touchèrent les enquêtes que je prévoyais de faire dans mon protocole de recherche. Le premier renoncement fut spatial : réaliser des enquêtes auprès des passagers nécessite une autorisation, d'autant plus si l'on souhaite opérer en zone internationale. Malgré mes demandes répétées, le bureau des badges d'Aéroports de Paris refusa de me délivrer un badge me permettant d'accéder à la zone internationale. Après d'âpres négociations, souvent aux allures kafkaïennes, je finis malgré tout par obtenir une autorisation d'activité en zone publique au sein des trois terminaux de Paris-CDG, le 29 juin 2009, dont la date de validité commençait pourtant le 24 juin[90]. Cette autorisation d'activité trop succincte m'était accordée à la condition que je remettre à Aéroports de Paris un rapport présentant l'intégralité des résultats de l'analyse des questionnaires soumis[91]. Je ne pus alors parcourir la zone internationale que ponctuellement : lors de visites planifiées et accompagnées grâce auxquelles j'obtins un badge siglé V pour visiteur, qui ne me laissait que très peu de liberté de mouvement ; et en tant que voyageur transitant par Paris-CDG[92]. Ce renoncement spatial devint également une complication matérielle et temporelle. En effet, je n'avais alors accès aux passagers qu'en zone publique, c'est-à-dire bien souvent avant qu'ils n'aient procédés à toutes les formalités (l'enregistrement, le passage des contrôles) : ils étaient donc pressés, stressés par la peur de rater leur avion, et n'avaient pas la sérénité des passagers patientant en salle d'embarquement. Plusieurs soumissions de questionnaires se sont donc réalisées sous tension, lorsqu'elles n'ont pas avorté par un message sonore impératif rappelant au passager de venir s'enregistrer. Cependant, je déambulais ainsi pendant trois semaines, d'un terminal à l'autre, d'un niveau à l'autre

---

[89] Celle-ci fut réalisée par le biais du site Aéroports de Paris en août 2008.
[90] La signature de mon autorisation d'activité est datée du 29 juin 2009, pour une activité qui devait se réaliser du 24 juin au 15 juillet 2009. Je perdais donc encore cinq jours pour réaliser mes enquêtes passagers.
[91] Je remis un rapport en mars 2010 à Aéroports de Paris, intitulé « Rapport d'étape : Pratiques et représentations des passagers dans l'espace aéroportuaire ».
[92] Lors de l'élaboration de mes itinéraires de voyage, je m'arrangeais alors pour allonger la durée de transit à Paris-CDG en prenant le vol de correspondance le plus tard possible.

(départ/arrivée), du matin au soir, voire de nuit, et je me familiarisais ainsi avec la vie du terminal (Tableau n° 12).

Tableau n° 12 : Lieux de soumission des questionnaires-passagers (2009)

Lieu de soumission du questionnaire	Effectifs	Fréquence
Terminal 1	15	10,9%
Terminal 2	1	0,7%
Terminal 2 Gare TGV	6	4,4%
Terminal 2A	17	12,4%
Terminal 2B	13	9,5%
Terminal 2C	27	19,7%
Terminal 2D	6	4,4%
Terminal 2E	26	19,0%
Terminal 2F	26	19,0%
Total	137	

Le second renoncement fut d'ordre temporel du point de vue des employés sur la plateforme. Enquêter auprès de ces derniers a également été une tâche particulièrement ardue. En effet, je souhaitais diversifier au maximum le profil des employés enquêtés selon leur poste, leur fonction, leur entreprise, etc. Je ne pouvais pas me satisfaire d'une enquête menée auprès de seulement deux ou trois entreprises, mais solliciter chaque entreprise de la plateforme aurait été particulièrement chronophage. J'eus alors l'opportunité de rencontrer un médecin du travail inter-entreprise, Pascal Poncet, installé au Roissypôle et chargé de suivre et soigner les salariés de nombreuses entreprises de la plateforme. Sur sa proposition, je passais plusieurs semaines clandestinement[93] dans son cabinet, soumettant mon questionnaire aux employés sortant de leur visite médicale. Les salariés empruntant sur leur temps de travail pour s'y rendre, ils ne pouvaient guère m'accorder plus d'une dizaine de minutes, ce qui limita parfois certaines conversations intéressantes[94]

Le troisième renoncement est particulièrement difficile pour un géographe, puisqu'il concerne la mobilité et la déambulation dans la zone aéroportuaire. Souhaitant observer et analyser l'aménagement de l'ensemble de la plateforme, ma mobilité fut sans cesse contrainte. D'une part, par la discontinuité majeure et imperméable que constitue la limite de la zone réservée : cette dernière court sur

[93] J'insiste sur cette idée de clandestinité, parce qu'à l'intérieur de la zone aéroportuaire, toute activité est soumise à autorisation, que je n'avais pas durant ces enquêtes.
[94] Je pus néanmoins parfois les prolonger après avoir récupérer le contact des employés en question, intéressés par un approfondissement de nos échanges.

l'ensemble de la plateforme, m'empêchant de parcourir librement la moitié de la superficie de la zone[95]. D'autre part, l'aéroport étant une infrastructure considérablement éloignée de la ville de Paris, ses accès sont principalement routiers ou ferroviaires, y compris à l'intérieur de la zone aéroportuaire, particulièrement hostile au piéton. Je ne pus donc pas déambuler librement à pied dans l'ensemble de la zone, mis à part dans les terminaux et au Roissypôle, le centre d'affaires de Paris-CDG. Au-delà, je devais nécessairement être véhiculée, et les arrêts intempestifs étaient peu concevables notamment sur les voies rapides. Par conséquent, le flou de certaines photographies qui illustrent cette thèse, reflète cette mobilité quelque peu forcée.

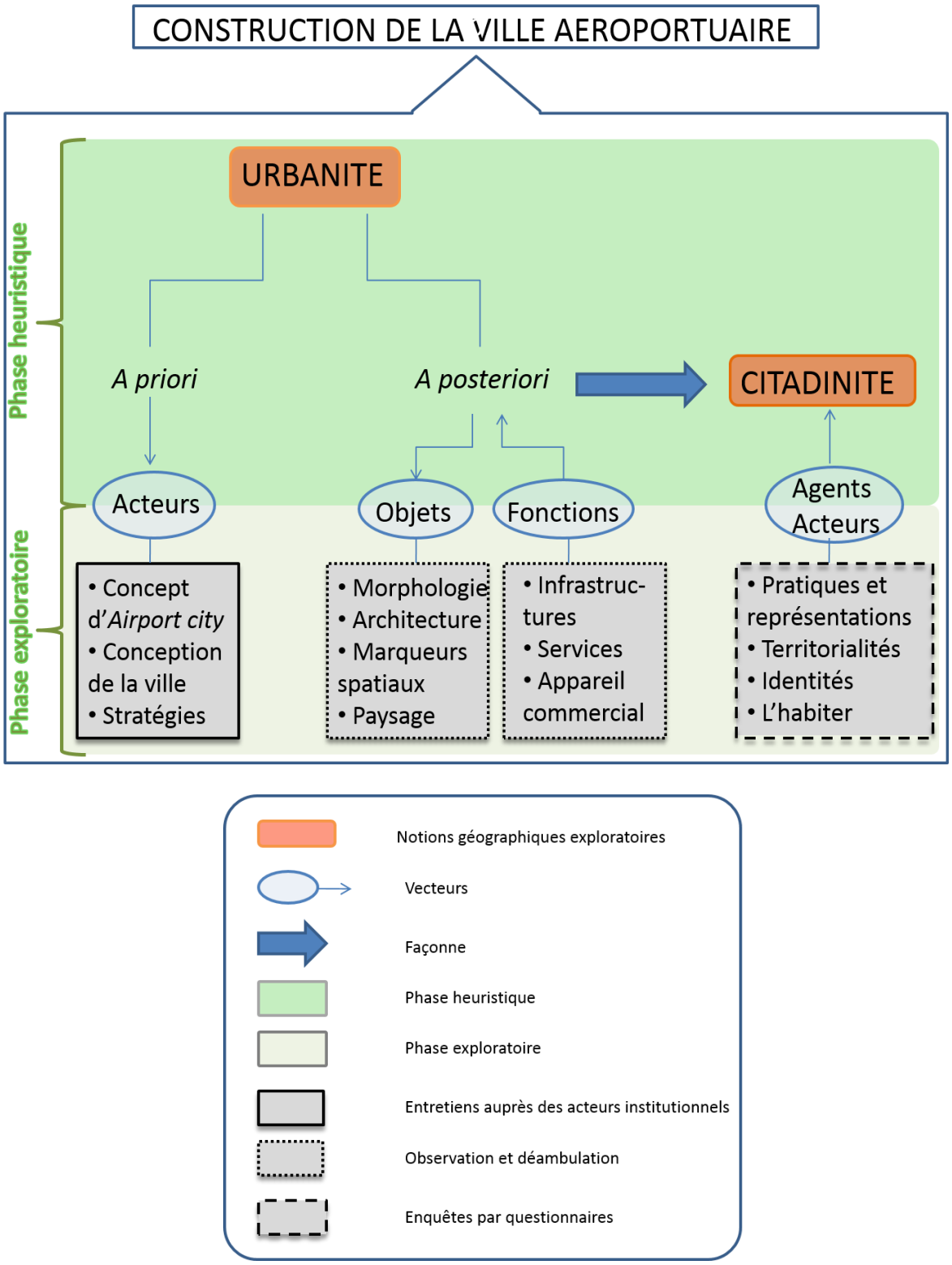
B. Élaborer un protocole de recherche

L'hypothèse principale à vérifier dans le cadre de cette recherche est la validité géographique du concept de ville aéroportuaire ou *airport city*. Pour y parvenir, je dressais un protocole de recherche issu de la phase heuristique de ma réflexion, prenant en considération les versants matériels et immatériels de la ville, par le biais des notions géographiques que sont l'urbanité et la citadinité. Pour chacune d'elle, j'ai identifié des vecteurs, diffusant et éprouvant l'urbanité et la citadinité. Ces vecteurs seront au centre de ma démarche de recherche, les cibles de mes enquêtes : il s'agit des acteurs, des objets, des fonctions, et des agents. L'urbanité (versant matériel) se décline en urbanité *a priori* et *a posteriori*. L'urbanité *a priori* se lit dans l'esprit des acteurs alors que l'urbanité *a posteriori* se mesure dans les formes, les objets et les fonctions qui peuvent être observés sur la plateforme. La citadinité s'observe à travers les pratiques et les représentations des agents. Dans le cadre de cette recherche, je reprends la distinction de Guy Di Méo entre acteur et agent. L'acteur est alors une personne qui agit, « *en disposant d'un pouvoir sur les autres : celui d'orienter leur action, de la susciter ou de l'infléchir* » (DI MEO, BULEON, 2005 : 26-27. Il est à l'origine d'une décision-action. Dans le cas de l'aéroport, le principal acteur doté d'un pouvoir sur les autres est l'entité gestionnaire (Aéroports de Paris dans le cas de Paris-CDG). Toutefois, d'autres acteurs peuvent avoir une influence non négligeable sur les stratégies adoptées par les autorités aéroportuaires, telles que les principales entreprises de la plateforme (Air France qui a installé son siège social à Paris-CDG ou encore FEDEX qui y a développé son principal *hub* européen). L'agent est un acteur plus faible, plus passif. La définition de Pierre Ansart, issue du vocabulaire sociologique édité par André Akoun : « *par agent, on désigne l'individu qui exécute une tâche, qui est essentiellement déterminé à agir par des conditions qui lui sont imposées. Par acteur, on désigne l'individu qui agit selon ses propres desseins, selon ses propres*

[95] Lors de mes incursions en zone réservée, je fus systématiquement accompagnée par un représentant d'Aéroports de Paris.

motivations » (NOCEDA, RACINE, 2001 : 67). Dans l'espace aéroportuaire, passagers et employés peuvent endosser le rôle d'agent, bien que la passivité des premiers semble être plus grande que celle des seconds. J'emprunterai donc deux entrées pour évaluer le caractère urbain de l'espace aéroportuaire, l'urbanité et la citadinité, érigées comme concepts exploratoires, saisissables à travers différents vecteurs.

Figure n° 10 : Protocole de recherche : évaluation de la ville aéroportuaire



Réalisation : L.Drevet-Démettre, 2015

C. Saisir l'urbanité

Si l'on approche l'urbanité comme dimension matérielle de la ville, il est nécessaire de décrire et d'analyser ses composantes physiques et paysagères, d'identifier des marqueurs spatiaux signifiants, dont l'association produit une identité urbaine. Cette matérialité de l'urbanité est multiscalaire. À l'échelle de la région aéroportuaire[96], l'urbanité englobe le processus d'urbanisation. Il convient alors de se pencher sur le processus d'urbanisation dans et à proximité de la zone aéroportuaire. A l'échelle intra-aéroportuaire, l'urbanité se mesure par la description des formes et une analyse de la morphologie urbaine : la compacité des bâtiments, la densité des réseaux, le mobilier urbain, l'architecture, les affichages, la signalétique et surtout la place et l'instrumentation de l'espace public constituent autant de marqueurs spatiaux fondamentaux. L'évaluation de l'urbanité passe par une analyse paysagère fine. Les emboîtements d'échelle sont donc structurants, mais les temporalités sont également incontournables pour aborder la matérialité de l'urbanité. Dans le cadre de cette recherche, je distinguerai deux temporalités principales : celle de la projection urbaine et celle de l'urbanité réalisée. En effet, l'urbanité existe *a priori* dans l'esprit des opérateurs et acteurs qui conçoivent la ville, et qui produisent l'aéroport en l'occurrence. D'autant plus dans le cadre d'une ville produite *ex-nihilo*, la ville réalisée est le produit de projections urbaines, opérées par ces derniers. Saisir et évaluer l'urbanité passe alors en premier lieu par la compréhension des conceptions et perceptions que les gestionnaires d'aéroport ont de la ville. Si l'urbanité *a priori* se lit dans l'esprit des acteurs, l'urbanité *a posteriori* se lit dans la ville produite, réalisation matérielle de la ville projetée, à travers les marqueurs spatiaux susmentionnés. L'objectif est donc de remonter aux sources de la construction de la ville.

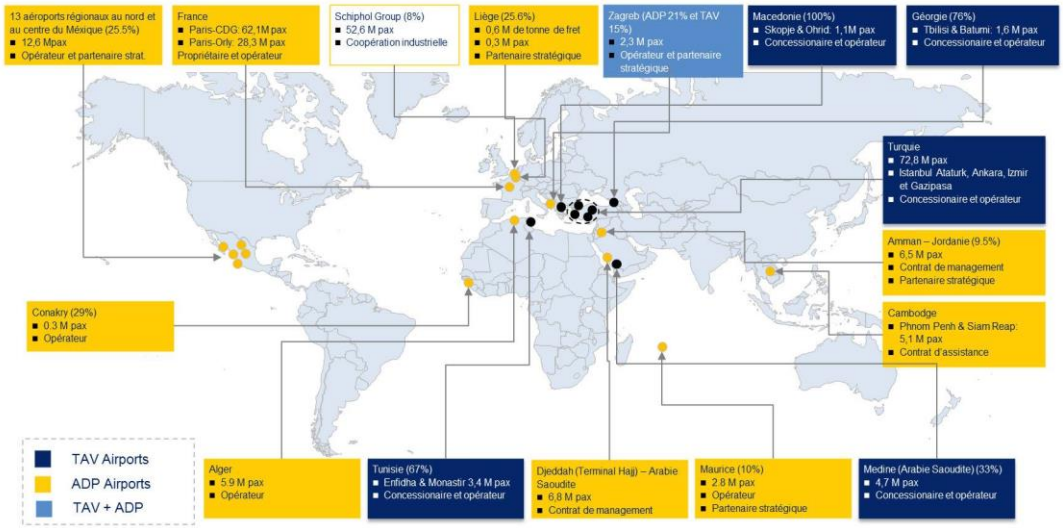
1. *Saisir l'urbanité* a priori *: des discours et des hommes*

Dans un premier temps, mon souci a été d'évaluer la prégnance de la ville dans l'esprit des autorités aéroportuaires, Aéroport de Paris dans le cas de Paris-CDG : ce sont elles qui président au développement et à l'aménagement de la plateforme (Encart n° 2). Si de la ville est injectée dans l'aéroport, les gestionnaires d'aéroport en sont les premiers et principaux instigateurs.

[96] J'entends par là non pas l'*hinterland* de l'aéroport qui, dans le cas de Paris-CDG s'étend à l'ensemble du territoire national, si ce n'est au-delà, mais les communes dont l'activité et la population sont influencées par l'activité aéroportuaire. Cette « région aéroportuaire » s'étend *a minima* sur les trois départements sur lesquels la plateforme est implantée. Nous y reviendrons (Chapitre 6).

Encart n° 2 : Le groupe Aéroports de Paris

Aéroports de Paris est le deuxième groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaires[97]. Il construit, aménage et gère de 37 plateformes dans le monde entier dont les deux principales sont Paris-Orly et Paris-CDG en France. À sa création en 1945, il s'agissait d'un établissement public autonome (et s'appelait alors « L'aéroport de Paris ») et avait comme mission de « d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations du transport aérien et civil ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, de guider l'aviation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier, transporté par air, ainsi que toutes installations annexes ». Le 22 juillet 2005, Aéroports de Paris devient une société anonyme (c'est-à-dire une société de capitaux) par décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 et fait son entrée en bourse. Il rénove alors son image, notamment en abrogeant l'abréviation ADP, qui faisait partie de son identité visuelle, pour prendre comme nom officiel et affiché d'Aéroports de Paris. Le groupe compte cinq filiales détenues à 100 % (Hub Télécom, ADPi, Alyzia Holding, Aéroports de Paris Management et Cœur d'Orly Investissement). Deux entreprises sont détenues à 50 % (Société de distribution aéroportuaire et Duty Free Paris) et une entreprise à 60 % (Roissy Continental Square). Le groupe a des velléités internationales. « Hublink », une alliance industrielle avec Schiphol Group, gestionnaire de l'aéroport Amsterdam-Schiphol, a été nouée en 2008. En 2012, Aéroports de Paris a acquis une participation de 38 % dans le groupe aéroportuaire turc, TAV Airports. Un accord de coopération a également été signé entre Aéroports de Paris, Schiphol Group et Incheon, l'aéroport de Séoul.



Source : www.aeroportsdeparis.fr

[97] Le premier groupe européen est British Airports Authority (BAA) qui gère notamment les aéroports de Londres-Heathrow et Londres-Gatwick.

Ma démarche de recherche, visant les autorités aéroportuaires, s'est articulée autour de deux approches. La première fut composée d'entretiens exploratoires, réalisés en 2009, auprès des services d'Aéroports de Paris, décisionnaires dans le domaine de l'aménagement et de la communication de la plateforme, à l'origine de la construction de sa forme et de son image, et donc les plus à même d'adopter et d'appliquer le concept d'*airport city*. Je ciblais principalement les services chargés de l'aménagement de la plateforme et de la diffusion de son image, notamment la Direction de l'immobilier, d'ADPi, de la Direction de la communication (Annexe n° 2 : Tableau synoptique des entretiens menés auprès des acteurs institutionnels). Lors d'entretiens extrêmement enrichissants, je me renseignais sur la perception du concept d'*airport city* par Aéroports de Paris, les modalités de développement de celui-ci sur leur plateforme. Durant ces entretiens, je tentais de saisir les stratégies de mise en œuvre du concept. Un canevas type d'entretien semi-directif avec ces acteurs institutionnels a été défini *a priori*, pour orienter l'entretien sans pour autant empêcher les digressions qui peuvent être particulièrement constructives dans le cadre d'une démarche exploratoire. Cette attention portée à la liberté de parole ne fit qu'accroître la longueur des entretiens, qui durèrent souvent plus d'une heure, voire plusieurs heures, comme cela fut le cas avec Pierre Vidailhet, Directeur du service immobilier d'Aéroports de Paris, dont la disponibilité et l'aide en firent une personne-ressource majeure pour ma thèse. Sur la forme, les matériaux recueillis furent extrêmement précieux pour la progression de ma recherche. Fonctionnant comme un « petit monde » (ZIMMERMAN, 2002), chaque entretien me permit d'obtenir de nouveaux contacts, ce qui me facilitait la tâche, la pénétration du monde aéroportuaire étant âpre et difficile. Sur le fond, ces entretiens constituent une base fondamentale pour la validation de mes hypothèses : durant ces entretiens, je prenais soin de n'utiliser que l'expression d'*airport city* et je pus m'apercevoir que, bien souvent, lorsque je disais « *airport city* », on me répondant « ville aéroportuaire ». A ces entretiens formels et retranscris soigneusement, s'ajoutent un grand nombre de discussions informelles non répertoriées compte tenu de leur hétérogénéité et leur spontanéité, menées lors de pauses déjeuner dans la cantine inter-professionnelle de Paris-CDG, lors de pause-café dans les bureaux, lors de déplacements en voiture sur la plateforme, ou encore lors des petits déjeuners et dîner officiel ponctuant et clôturant le séminaire Paris-*Hubstart* en octobre 2013, etc.

Dans un second temps, l'analyse discursive me parut être un excellent vecteur afin de saisir les perceptions et conceptions que ces aménageurs ont de la ville et par conséquent sont amenés à projeter sur l'espace aéroportuaire. Ces dernières ne peuvent pas être évaluées par des questions directes. L'analyse discursive fut appliquée à l'ensemble des entretiens menés individuellement auprès des acteurs institutionnels de la plateforme ainsi qu'aux discussions formelles avec les gestionnaires de *hubs* du monde entier réalisées lors de conférences internationales auxquelles j'ai pu assister ou avoir accès : le séminaire sur les places aéroportuaires

durables, se tenant chaque année depuis 2011 au sein d'un grand aéroport mondial, auquel j'ai pu assister en octobre 2013 à Paris-CDG, et dont j'ai pu récupérer les minutes[98]. L'ensemble de ces sources ont été traitées par le biais du logiciel d'analyse discursive Tropes, ce qui me permit de mener une analyse lexicométrique et sémantique des entretiens et des minutes des séminaires tenus en 2012 et 2013[99]. Cette dernière produisit les champs lexicaux les plus mobilisés (« univers de référence ») dans les textes étudiés. J'orientais évidemment mon analyse vers les associations lexicales opérées autour des termes « ville », « urbain » (chapitre 4).

2. *Saisir l'urbanité* a posteriori : *matériaux*

Afin d'évaluer l'urbanité *a posteriori*, je me concentrais sur la matérialité de la « ville » aéroportuaire produite par les autorités aéroportuaires principalement à Paris-CDG et plus épisodiquement dans les autres aéroports témoins. J'adoptais alors la technique de l'arpenteur : déambuler dans l'aéroport était selon moi la meilleure approche pour éprouver l'urbanité du lieu. Plusieurs séries de terrain d'observation ciblant à chaque fois une zone de l'aéroport, débutant par l'épicentre de l'aéroport, à savoir les terminaux, et s'éloignant progressivement, jusqu'à atteindre les communes riveraines. Au fil de mes déambulations, une banque de photographies fut ainsi constituée, axée la présence ou l'absence des marqueurs spatiaux de l'urbain, définis précédemment, qui viennent illustrer ce travail de recherche. Cette photographie systématique des lieux fut également respectée dans les aéroports témoins, lors de leur visite, dans le cadre d'une approche comparative avec Paris-CDG.

Afin de saisir la matérialité de l'urbanité dans toute sa complexité, je complétais cette photographie systématique par la constitution d'un corpus de documents institutionnels récoltés durant les quatre années sur lesquelles s'est étendu mon terrain. Cette documentation institutionnelle est riche, d'une audience plus ou moins élargie et d'origine diverse. Parmi les plus diffusés, les fascicules et brochures produits par Aéroports de Paris, destinés à la diffusion de ses stratégies notamment immobilières et commerciales et de ses résultats au grand public, étaient récupérés sur le site internet d'Aéroports de Paris ou lors de mes visites des différents services d'Aéroports de Paris. La documentation produite par les communes riveraines, celle des agences de promotion du Grand Roissy (DATAGORA[100], *Hubstart Paris Region*) ont également été rassemblées. Parmi les plus confidentielles, j'ai eu l'opportunité de

[98] L'ensemble de ces données sera exploité dans le chapitre 4.
[99] Les minutes des séminaires à Atlanta-Hartsfield Jackson en 2012 et à Paris-CDG en 2013 ont été mises en ligne à l'adresse suivante : http://www.hubstart-paris.com/fr/publication/ (Dernière consultation le 29 juin 2015).
[100] Datagora était le centre de ressources et de valorisation du Grand Bassin Roissy-Charles de Gaulle. Il assurait la promotion des territoires situés autour de l'aéroport Paris Charles de Gaulle (Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val d'Oise), afin d'y attirer de nouvelles entreprises et de renforcer l'attractivité économique du bassin aéroportuaire. Depuis 2012, Datagora est devenu Hubstart Paris Region, se présentant comme une marque chargée de la valorisation territoriale du Grand Roissy.

récupérer le plan masse intégral de l'ensemble de la plateforme, dont je n'ai pas obtenu l'autorisation de diffusion, mais qui constitue un support et une source fondamentale pour l'observation et l'analyse de la production aéroportuaire.

D. Faire de la citadinité un concept opératoire

Afin de saisir la citadinité qui s'exerce dans l'espace aéroportuaire, il est nécessaire de comprendre comment se traduit le « *rapport* » dont parle Michel Lussault.

1. Objectiver la subjectivité

La citadinité opère donc un « *va et vient constant entre matériel et idéel, entre imaginaire social et organisation urbaine* » (NEDELEC, 2013 : 38). Selon Michel Lussault, la citadinité est le produit d'une « *subtile dialectique entre les 'acteurs' et l'objet citadin* » manifestée par un ensemble de codes (« *mots, discours, icônes, attitudes, usages particuliers de l'espace, etc.* ») (LUSSAULT, 1996 : 34). La citadinité serait comme un capital de connaissances sur l'espace urbain, propre à chaque individu, qu'il mobilise lorsqu'il se retrouve en situation urbaine : « *Chaque acteur social possède donc une citadinité, protéiforme, qu'il investit dans chaque action urbaine de la plus triviale à la plus ambitieuse, selon des registres d'engagement divers, et qu'il est amené à médiatiser, plus ou moins volontairement et efficacement, par des signes de nature très diverses, constituant un matériau explicatif de ses agissements* » (*op. cit.* : 36). Il existe une multitude de citadinités, celle-ci variant selon les espaces urbains et selon les individus qui le parcourent, chacun disposant de sa propre grille de lecture des choses urbaines, influençant et orientant sa *praxis*. La complexité revient donc à tenter de saisir les manifestations d'une subjectivité, autrement dit d'objectiver une subjectivité. Il faut pour cela identifier les entrées pertinentes et les matériaux exprimant la citadinité des opérateurs de la ville aéroportuaire.

2. Définir la population aéroportuaire

Afin d'évaluer la citadinité potentielle de Paris-CDG, le parti pris de cette étude est d'étudier simultanément les pratiques, les représentations et les imaginaires des passagers et des employés : ceux-ci composent ce que nous appellerons la société aéroportuaire. Ces dernières années, les études se multiplient sur les espaces aéroportuaires, mais aucune ne se penche sur l'émergence d'une société à l'échelle de l'aéroport, unissant les voyageurs pratiquant les terminaux et les employés dont les localisations sont plus ubiquistes. De ces études[101] ressortent deux mondes différents

[101] Je fais ici référence notamment à la thèse de Jean-Baptiste Frétigny, concentrée sur les mobilités des passagers (FRETIGNY, 2013) ; ou encore aux très nombreuses études menées par Aéroports de Paris,

dans l'espace aéroportuaire. Pourtant, l'émergence d'une potentielle citadinité se traduit par le développement d'une identité partagée par tous les usagers de l'espace, d'un destin commun. Chaque type d'usager doit être pris en compte : le passager, l'accompagnateur, le douanier, les employés des compagnies au sol, les employés de maintenance et de logistique, le personnel de bord, etc. La somme et l'articulation de ces citadinités individuelles formeront la citadinité d'ensemble de la société aéroportuaire.

3. Composer avec la complexité du terrain aéroportuaire

Afin de sonder cette citadinité, je décidais de soumettre la population aéroportuaire à des questionnaires. La tâche fut particulièrement ardue. La difficulté fut de parvenir à atteindre cette dernière, le monde aéroportuaire nécessitant de nombreuses autorisations, complexes à obtenir. Dans la rédaction, le terme d'usager a été choisi pour désigner ces individus qui pratiquent l'aéroport, qu'ils soient passager ou employé.

a. Cibler les personnes-ressources

Enquêter en zone aéroportuaire est une affaire de contacts. L'obtention des informations et des autorisations nécessaires est fortement corrélée à la connaissance de personnes-ressource. L'expérience de mon terrain m'a révélé que la démarche du bouche à oreille fonctionne alors bien plus efficacement que les voies conventionnelles. Mon terrain passe alors sans cesse de l'ombre à la lumière, navigant entre rencontres officielles et clandestinité.

Pour sonder la citadinité de la population aéroportuaire, je procédais en deux temps. Dans un premier temps, je rencontrais plusieurs personnes-ressources susceptibles de me communiquer des informations sur cette dernière, en 2009 et en 2011 (Tableau n° 13). Je ciblais le Pôle Enquêtes et Etudes Clients afin d'obtenir des données sur les passagers. Toutefois, si j'espérais récupérer les résultats d'analyse d'enquêtes réalisées par Aéroports de Paris, je déchantais rapidement : seules les résultats résumés m'ont été communiqués, les mêmes que ceux fournis à la presse, ne me permettant qu'une très faible possibilité d'exploitation. Du côté des employés, deux personnes-ressource ont été décisives. Bruno Cibiel, chargé d'études au pôle économique et social Nord me communiqua d'intéressantes informations quant aux services et soutiens fournis aux employés de la plateforme par Aéroports de Paris. En 2011, le Dr Pascal Poncet, médecin du travail pour l'association AMET, opérant auprès de nombreuses entreprises de la plateforme, me fournit des informations sur la santé et la situation sociale des salariés aéroportuaires, mais il m'offrit également

portant très souvent sur les passagers d'une part, et plus occasionnellement sur les employés, de façon distincte.

une aide, ô combien précieuse : celle de soumettre mes questionnaires auprès de sa patientèle, au sein même de son bureau au Roissypôle, durant plusieurs semaines. Cette opportunité me permit de compiler 42 enquêtes de qualité, bénéficiant de la caution de la diversité, les salariés le consultant travaillant dans de nombreuses entreprises à des postes de niveau de qualification très variables, sous contrat indéterminé, déterminé ou interim. Enfin, en 2015, je pus m'entretenir longuement avec le pasteur de l'aumônerie de Paris-CDG, Pierre De Mareuil, représentant d'une fonction symbolique particulièrement urbaine, dont la fréquentation peut attester d'une pratique citadine.

Tableau n° 13 : Personnes-ressources à Paris-CDG

DATE	NOM	SERVICE	FONCTION	LIEU	MODALITES
05/05/2009	B.Cibiel	Direction de l'environnement et du développement durable	Chargé d'études et de projets Pôle économique et social Nord	Paris-CDG, Roissytech, Bât.3311	Entretien semi-directif
05/05/2009	F. Serin	Direction marketing, commerces et communication	Responsable Pôle Enquêtes et Etudes Clients	Paris-CDG, Bât 5720	Entretien semi-directif
15/01/2011	Dr. Poncet	AMET	Médecin du travail	Paris-CDG, Le Dôme	Entretien semi-directif
07/02/2011	Médecins du travail des entreprises implantées à Paris-CDG	AMET	Médecins du travail	Paris-CDG, Le Dôme	Réunion Discussion
08/07/2011	Dr Poncet	AMET	Médecin du travail	Paris-CDG, Le Dôme	Entretien semi-directif
04/03/2015	P. De Mareuil	Aumonerie de Paris-CDG	Pasteur	Entretien téléphonique	Entretien semi-directif
04/03/2015	Ph. Vanneste	Aumonerie de Paris-CDG	Prêtre	Entretien par correspondance	Entretien semi-directif

b. Concevoir les questionnaires

Afin de parvenir à mes fins, j'accorde une attention particulière aux deux vecteurs ou médias principaux de la citadinité : les discours et les pratiques. J'étais autant attentive aux pratiques que les usagers affirmaient suivre dans l'espace aéroportuaire qu'à la manière dont ils les formulaient. La citadinité étant intériorisée, des voies détournées et des chemins de traverse doivent être empruntés, afin de saisir au détour d'une phrase ou d'un geste, l'expression de la citadinité dans les discours. Les pratiques, en second lieu, sont les véritables incarnations de la citadinité du sujet : « *Les pratiques de la ville procèdent de la citadinité et, en même temps, en sont des quasi énoncés, qui la mettent en forme et l'infléchissent* » (LEVY, LUSSAULT,

2003 : 160). Les itinéraires et trajectoires des individus étaient au cœur de ces enquêtes. Durant mon terrain, celles-ci ont été interrogées et observées avec attention, aussi bien chez les passagers que chez les employés de la plateforme.

La conception des questionnaires employés et passagers (Annexe n° 5 et Annexe n° 6) fit l'objet d'un long processus de réflexion durant l'année 2009. J'optais pour la juxtaposition de questions ouvertes et fermées. Les questions fermées concernant les déterminants sociaux et géographiques pour établir le profil de l'enquêté, celles-ci permettant de répondre rapidement à un grand nombre de questions, chose essentielle lorsqu'on s'entretient avec un passager pressé. Toutefois, les questions ouvertes, destinées à sonder les pratiques, étaient essentielles afin de laisser la plus grande liberté d'expression possible à l'enquêté, offrant par la suite l'opportunité d'une analyse discursive. Les questionnaires réalisés auprès des employés de la plateforme sont qualifiés de « questionnaires-entretiens » dans la mesure où, bien souvent, une discussion très enrichissante s'est amorcée avec l'enquêté suite au questionnaire, dont l'analyse est devenu un support notable de ma démonstration.

Afin de sonder la citadinité de l'ensemble de la population aéroportuaire, des questions clés étaient posées à l'identique aux passagers et aux employés, bien que deux questionnaires distincts aient dû être produits compte tenu des différences de pratiques de l'espace aéroportuaire de ces deux groupes d'enquêtés. Si les questions diffèrent, cinq entrées identiques ont été adoptées au sein de ces deux questionnaires, afin de saisir l'éventuelle citadinité aéroportuaire : le cadrage ; les pratiques et la fréquentation de l'espace aéroportuaire ; la communauté aéroportuaire ; la représentation de l'aéroport ; la ville aéroportuaire.

Tableau n° 14 : caneva des questionnaires employés et passagers

	Questionnaire passagers : questions	**Questionnaire employés : questions**
Cadrage	1 à 11	1 à 11
Fréquentation et pratiques de l'aéroport/du terminal	12 à 20	12 à 15 ; 24 à 29
Communauté aéroportuaire (interactions entre employés et entre voyageurs)	21 à 22	30 à 37
Représentation de l'espace aéroportuaire	25 à 28 ; 37 à 38	16 à 23
Ville aéroportuaire	29 à 34	39 à 40

c. Soumettre les questionnaires

Le principe de passation du questionnaire fut une question cruciale durant l'élaboration de mon protocole d'enquête. Afin d'atteindre un grand nombre d'usagers, j'aurais pu faire le choix d'une passation par correspondance, par mail ou par le web, en ciblant les personnes ayant récemment pris l'avion à Paris-CDG. Toutefois, l'intérêt quantitatif altérait alors la démarche qualitative de l'enquête. L'objectif de cette dernière étant de sonder les pratiques citadines et les représentations aéroportuaires, la spontanéité de la réponse dans les lieux me semblait essentielle. Interroger le passager à distance de l'aéroport et de son dernier voyage l'incitait à analyser et à scénariser ses propres pratiques. Afin de limiter la mauvaise compréhension des questions, j'optais également pour une administration indirecte des questionnaires.

Tableau n° 15 : Les populations d'enquêtés

Voyageurs	Accompagnants	SDF	Employés
122	15	2	42

Afin de capter cette société aéroportuaire, mes enquêtes ont été menées auprès de 137 passagers et de 42 salariés opérant sur la plateforme, durant trois phases de d'enquêtes (en juin et juillet 2009 pour les questionnaires passagers ; en juillet et septembre 2011 pour les questionnaires employés). Aucun échantillonnage ne fut établi *a priori* compte tenu de la difficulté du terrain aéroportuaire et les conditions de passation de ces questionnaires. Je décidais toutefois d'accorder une surreprésentation quantitative des passagers sur les employés, telle qu'elle l'est sur l'aéroport (86008 employés en 2011[102], dont 3 794 pour Aéroports de Paris, contre 61 millions de passagers la même année[103]). Cette position est certes discutable dans la mesure où, s'ils sont bien plus nombreux à traverser la plateforme, leur passage n'est qu'éphémère alors que l'employé en est un usager de longue durée. L'absence d'échantillonnage n'a pas nui à la qualité de ces enquêtes. En ce qui concerne les passagers, je pris soin de varier les profils des individus vers lesquels je me dirigeais (homme ou femme d'affaire voyageant seul, étudiant(e) en partance pour un séjour d'étude, familles en vacances, accompagnants, etc.), dans la mesure des possibilités. Ces questionnaires furent soumis en déambulant dans les trois terminaux de Paris-CDG, pendant trois semaines, du matin au soir, voire une partie de la nuit. Ainsi, les indicateurs de déterminants sociaux révèlent une certaine diversité des 137 enquêtés (Tableau n° 16).

[102] Source *: Observatoire des métiers et de l'emploi d'Aéroports de Paris*
[103] Communiqué de presse du 16 janvier 2012 d'Aéroports de Paris, « Aéroports de Paris, trafic record pour l'année 2011 », disponible en ligne, http://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9e-amf/communiqu%C3%A9s-information-permanente/2011/trafic_de_d%C3%A9cembre_2011.pdf? (Dernière consultation le 24 avril 2015).

Tableau n° 16 : Profil des passagers enquêtés (2009)

Sexe	Effectifs	Fréquence
Masculin	75	54,7%
Féminin	62	45,3%
Total	137	

Âge	Effectifs	Fréquence
de 0 à 24 ans	32	23,4%
de 25 à 37	44	32,1%
de 38 à 49	25	18,2%
de 50 à 62	30	21,9%
de 63 à 74	6	4,4%
Total	137	

Profession	Effectifs	Fréquence
Cadres et professions intellectuelles supérieures	48	35,0%
+ + Autres personnes sans activité professionnelle	41	29,9%
Professions intermédiaires	19	13,9%
Employés	13	9,5%
Retraités	8	5,8%
Artisans commerçants et chefs d'entreprise	6	4,4%
Ouvriers	1	0,7%
Cadre	1	0,7%
Total	137	

Fréquence de vol	Effectifs	Fréquence
Non réponse	2	1,5%
- d'une fois	24	17,5%
4-6 fois	21	15,3%
1-3 fois	55	40,1%
+ de 6 fois	35	25,5%
Total	137	

En ce qui concerne les employés, je n'eus guère la liberté de choisir. Toutefois, j'eus la chance que la patientèle du Dr Poncet fût diversifiée, me permettant de m'entretenir autant avec des pilotes de ligne qu'avec des manutentionnaires en interim. L'approche genrée fait apparaître une grande majorité d'hommes (seulement huit femmes me furent envoyées contre 34 hommes, soit 19% des enquêtés), mais cette inégalité n'est finalement qu'un fidèle reflet de la société aéroportuaire.

Tableau n° 17 : Profil des employés enquêtés (2009)

Âge	Effectifs	Fréquence
40-49	13	31,0%
30-39	10	23,8%
25-29	8	19,0%
50-59	7	16,7%
20-24	2	4,8%
plus de 60 ans	1	2,4%
Moins de 20	1	2,4%
Total	42	

Poste occupé	Effectifs	Fréquence
Commandant de bord	10	23,8%
Personnel navigant	4	9,5%
Bagagiste	3	7,1%
Agent entretien des avions	3	7,1%
Mécanicien	3	7,1%
Agent de service (ménage)	3	7,1%
Chauffeur de personnel navigant	2	4,8%
Cariste	2	4,8%
Logisticien	1	2,4%
Responsable bureau	1	2,4%
Chauffeur de car	1	2,4%
Superviseur de vol	1	2,4%
Cargo manager	1	2,4%
Chef d'atelier	1	2,4%
Opérateur de canalisations et assainissement	1	2,4%
Chef de brigade	1	2,4%
Ouvrier carossier soudure (entretien des passerelles)	1	2,4%
Chauffeur-livreur	1	2,4%
Agent d'exploitation au fret aérien	1	2,4%
Inspecteur-manager	1	2,4%
Total	42	

Les analyses de ces questionnaires et entretiens soumis auprès de 137 passagers et 42 salariés de la plateforme, ont été traités parallèlement par le biais du logiciel de traitement statistique Modalisa. Un certain nombre de questions ouvertes firent l'objet d'un recodage, afin de faciliter le traitement des réponses : les tableaux produits dans les chapitres 7 et 8 principalement, en sont le résultat.

E. Tableau récapitulatif du terrain de la thèse

Le tableau suivant récapitule les temporalités, les complémentarités et les articulations de mon terrain, dont la phase la plus active s'est étendue de 2009 à 2014.

DATE	ZONE	STATUT	OBJECTIF	MODALITÉS ET VECTEURS	TEMPORALITÉ
2008 (courte durée)	Terminaux – Zone publique	Sans autorisation	REPÉRAGE	Observation Identification des lieux et des zones Repérage	Jour
2009 (courte durée)	Zone de fret Terminaux – Zone internationale Pistes, taxiways et tarmac Bureau des badges	Autorisation (visiteur accompagné) Visite technique (terminaux/Zone de fret/Zone technique)	URBANITÉ	Observation participante Organisation de la zone de fret et de la zone internationale Aménagement et *decorum* à l'intérieur de la zone internationale des terminaux Expérimentation des postes de filtrage des employés à l'entrée de la zone de fret Capter l'invisible, ce qui est dissimulé au voyageur	Jour
2009 (longue durée)	Terminaux – Zone publique	Autorisation d'exploitation	CITADINITÉ	Enquête auprès des passagers : perception, imaginaire et pratiques de l'aéroport Photographie des marqueurs spatiaux de la ville Compréhension des temporalités aéroportuaires Immersion	Jour et nuit

			URBANITÉ		
2011 (longue durée)	Roissypôle (le dôme) Zone technique	Sans autorisation (Enquêtes clandestines)	CITADINITÉ	Enquêtes auprès des employés au centre médical du Dr Poncet : Immersion dans le milieu professionnel aéroportuaire	Jour
2012 (éphémère)	Terminaux – zone internationale	Voyageur	CITADINITÉ	Observation participante Les pratiques du passager aérien en transit : des codes urbains ?	Jour
2013 (courte durée)	Roissypôle Zone aéroportuaire Communes riveraines	Autorisation (Participation au séminaire *Hubstart*)	URBANITÉ	Observation participante Discussions avec les gestionnaires des plus grands *hubs* mondiaux Visite de la plateforme en bus (communes riveraines/terminaux/Aéroville)	Jour
2014	Roissypôle	Sans autorisation	URBANITÉ	Observation participante Évaluation de l'urbanité du Roissypôle	Jour
2015	À distance	Sans autorisation	CITADINITÉ	Entretiens avec le pasteur et le prêtre de l'aumônerie de Paris-CDG	

À la fois notion floue et théorique, concept opérationnel et label, l'*airport city* anime l'ultime mutation des grandes plateformes aéroportuaires dans le monde, dont Paris-CDG, caractérisée par une diversification des activités implantés dans l'enceinte de l'aéroport et à sa proximité immédiate. En touchant à la fonction initiale, elle complexifie l'approche géographique de l'objet aéroport, qui doit, de ce fait, être renouvelée en interrogeant son caractère urbain. Pour y parvenir, la méthodologie retenue de ce travail d'évaluation emprunte aux concepts associés à l'espace urbain que sont l'urbanité et la citadinité. L'objectif est d'élargir l'échelle d'analyse sociale et spatiale de l'aéroport, à la fois en abordant la zone aéroportuaire dans sa totalité (et non pas uniquement les terminaux) et en analysant l'ensemble de

la société aéroportuaire. De frustration en clandestinité, la méthodologie appliquée doit également composer avec la complexité du terrain aéroportuaire.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

L'aéroport représente donc un double défi pour le géographe : d'une part, par sa transcalarité et les interspatialités qui s'y jouent, particulièrement perceptibles lorsque l'échelle d'observation est ajustée à l'ensemble de la zone aéroportuaire ; d'autre part, par ses mutations perpétuelles qui en font un objet géographique fuyant, difficile à saisir. L'approche historique des aéroports révèle alors une succession d'innovations spatiales destinées à adapter l'infrastructure à l'accroissement puis l'explosion du trafic aérien. Les principes de sûreté émergent également, générant une atmosphère anxiogène à mille lieues de l'antichambre de la liberté que constituait l'aéroport aux premières heures de l'aérien, mais sans réellement remettre en question la fonction transport de l'aéroport. La complexité de l'objet géographique s'amplifie au regard de l'ultime mutation articulée autour du concept d'*aiport city*. Celle-ci dépasse la simple introduction de nouvelles procédures ou de nouveaux dispositifs spatiaux pour interroger la nature même de l'aéroport. Le primat de la fonction transport dans l'enceinte aéroportuaire semble fragilisé. La question qui nous taraude est alors de savoir s'il est encore possible de se satisfaire d'une analyse géographique de l'aéroport articulée autour de l'infrastructure de transport. Peut-on pour autant qualifier cet objet spatial, dorénavant non identifié, de ville, comme le font les opérateurs aéroportuaires dans leurs stratégies marketing ? Afin d'apporter une réponse à ces questionnements, la méthodologie adoptée s'efforce d'éprouver l'ensemble des caractères urbains, prenant en compte les dimensions fonctionnelle, matérielle et idéelle de la ville, gravitant alors autour des concepts opératoires de centralité, d'urbanité et de citadinité.

L'étude de la fabrique de la ville aéroportuaire à Paris-CDG esquisse un ville exclusivement fonctionnelle aussi bien à travers les idéologies urbaines qui animent les opérateurs-bâtisseurs de l'aéroport qu'à travers l'adaptation parisienne des principes du concept théorique et mondialisé d'*airport city*.

DEUXIÈME PARTIE

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

L'*airport city* serait une ville fabriquée par les opérateurs-gestionnaires d'aéroports, greffée sur les infrastructures en place assurant le transbordement des passagers et des marchandises. Il ne s'agit donc pas strictement d'une ville créée *ex-nihilo*, compte tenu de l'antériorité des installations aéroportuaires mais elle interroge la fabrique urbaine tout autant que le font les villes nouvelles. À l'amorce de cette fabrique, il y a des hommes, dont les profils et discours donnent des indices quant à leurs conceptions et idéologies urbaines et, par conséquent, quant à la ville qu'ils tentent de produire à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire (Chapitre 4). Cette fabrique urbaine ne peut se comprendre également qu'à travers les principes de diversification fonctionnelle véhiculés par la théorisation internationale du concept opérationnel d'*airport city* et dont les gestionnaires de Paris-CDG proposent quelques adaptations et interprétations propres (Chapitre 5). La ville aéroportuaire de Paris-CDG s'érige alors comme une ville exclusivement fonctionnelle, induisant une convergence d'activités économiques dans sa proche périphérie, validant ainsi les notions de centralité économique et d'*edge city* (GARREAU, 1992) émergentes (Chapitre 6).

Chapitre 4.
La fabrique de la ville aéroportuaire

« De tout temps, la ville a été plus esprit que matière ».
(MARCHAL, STEBE, 2011 : 20)

Véritable millefeuille morphologique, certains osant le terme de palimpseste, la ville est le résultat de stratifications urbaines successives. Cet enchevêtrement de formes est le produit d'une longue et lente évolution. L'historicité soude les éléments disparates qui composent la ville, celle-ci s'érigeant comme géotype, dont la définition jamais clairement énoncée est néanmoins admise par tous[104]. En effet, la production urbaine a toujours interrogé les élites dirigeantes chargées d'aménager l'espace urbain, tout autant que les scientifiques, à l'image des géographes. Tenter de reproduire ce que l'histoire a tissé et entremêlé sur une temporalité écourtée, défie régulièrement l'aménagement urbain depuis l'Antiquité. Les inventions et les innovations se sont alors succédées pour reproduire de la ville ou parfaire la ville existante, à l'image des bastides et villes nouvelles qui ont ponctué l'histoire urbaine ou encore des utopies urbaines au succès plus ou moins certain du 19ème siècle

[104] La ville est un géotype semblant relever de l'évidence géographique alors même que sa définition demeure extrêmement approximative.

(familistère de Gaudin à Guise ou autre *garden cities* d'Ebenezer Howard, chargés de parer les dérives spatiales et sociales de la ville, notamment dénoncées par les hygiénistes).

Avec le concept de ville aéroportuaire que les gestionnaires d'aéroports souhaitent appliquer, ceux-ci doivent répondre à des enjeux similaires. L'invention et l'innovation sont les maîtres mots de la réalisation de l'*airport city*, dans la mesure où les modèles sont encore inachevés et les directives de théoriciens (à l'image de John Kasarda à propos de son *aerotropolis* sortie de terre ex nihilo) demeurent peu applicables dans le cas de nos « vieux » aéroports européens, au sein desquels la ville aéroportuaire doit venir se greffer aux installations déjà en place. Ce chapitre a pour objectif de saisir la complexité de la fabrique de la ville associée à celle de la gestion et de la planification d'une infrastructure de transport d'envergure mondiale. Il revient sur les mécanismes et les conceptions menant à l'action de production de cet hybride que constitue la ville aéroportuaire. Celle-ci s'illustrerait alors comme figure contemporaine de la ville nouvelle.

I. Fabriquer la ville aéroportuaire

Les opérateurs aéroportuaires ont des objectifs, des aspirations et des perceptions de la ville qu'ils souhaitent projeter sur la plateforme. L'idéologie de la ville aéroportuaire a fait son chemin et devient le but à atteindre pour les gestionnaires de hubs internationaux : elle est devenue un outil marketing incontournable. Toutefois, afin de mener à bien le projet urbain, ceux-ci se trouvent face à une complexité qui s'accroit avec le processus d'hybridation aéroportuaire. La fabrique de la ville reste à inventer et à articuler avec la gestion et le développement d'une infrastructure de transport.

A. L'urbanisme et la fabrique de la ville

Comment fabrique-t-on la ville ? Qu'est-ce que l'urbanisme ? Quels sont les acteurs à l'origine de la planification urbaine ? Quelles sont les recettes pour produire de l'espace urbain fonctionnel, harmonieux, durable[105] ? Telles sont les questions auxquelles il faudrait pouvoir répondre pour évaluer la prétention des autorités aéroportuaires à produire de la ville. Toutefois, face à l'ampleur de la tâche, une

[105] Ces termes synthétisent les préoccupations des planificateurs aéroportuaires et sont présents au sein de leurs discours, notamment lors du séminaire international sur les places aéroportuaires durables, tenu en octobre 2013 à Paris-CDG, à l'initiative d'Hubstart Paris Région.

complexité peu soupçonnable au premier abord, émerge lorsque l'essence même de l'urbanisme est interrogée.

1. *L'urbanisme : un champ complexe*

L'urbanisme fait partie de nos paysages d'action contemporaine sur l'espace urbain. Sa définition pourrait relever de l'évidence et se résumer comme l'ensemble des démarches permettant l'aménagement harmonieux de l'espace urbain, et cela à différentes échelles. Au sein du rapport public intitulé *Renforcer les formations à l'urbanisme et à l'aménagement*, remis en juillet 2006 sur une commande du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Jean Frébault et Bernard Pouyet s'accordent sur une définition, après étude des propositions plurielles des théoriciens urbanistes : *« l'urbanisme recouvre un ensemble de démarches visant à maîtriser l'organisation ou la transformation spatiale des villes et des territoires urbains ou ruraux, aux différentes échelles géographiques et temporelles, dans la perspective d'un développement harmonieux, équilibré et durable »* (FREBAULT, POUYET, 2006 : 21). Celle-ci a le mérite d'être claire et synthétique : si un consensus relatif existe autour de la définition de l'urbanisme, celui-ci fait l'objet d'un débat persistant quant à savoir s'il s'agit d'un champ spécifique (MERLIN, CHOAY, 2010 : 808), cela pour deux principaux facteurs. Premièrement, la relative jeunesse du terme contraste au regard de l'histoire de la ville. S'il est reconnu que le fait urbain existe depuis des milliers d'années, le terme d'urbanisme est récent. Il existe un décalage entre la modernité du terme qui renvoie pourtant à une expérience et une pratique qui le sont beaucoup moins. En effet, l'urbanisme ne voit véritablement le jour qu'à la fin du XIXe siècle : *« vers la fin du XIXe siècle, l'expansion de la société industrielle donne naissance à une discipline qui se distingue des arts urbains antérieurs par son caractère réflexif et critique et par sa prétention scientifique »* (CHOAY, 1965 : 8). En 1867, Ildefons Cerdà introduit le néologisme *urbanizacion* désignant tout autant une « *science de l'organisation des espaces dans les villes* »[106] que le processus de développement de celles-ci (MONGIN, 2005 : 102). En France, le mot « urbanisme » apparaît pour la première fois dans le *Bulletin de la société neuchâteloise de géographie* (tome XX, 1909-1910) et s'impose ensuite par l'intermédiaire d'Eugène Hénard, président de la Société française des architectes-urbanistes, créée en 1910 (*ibid.*). L'impulsion de Léon Jaussely par la loi Cornudet, votée en 1919, qui prévoit l'établissement de « projets d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes », est aussi décisive pour la pérennité du terme. Pourtant, sa jeunesse contraste avec l'histoire urbaine européenne. L'urbanisme fait référence à de nombreuses opérations sur le tissu urbain, ayant laissé des traces dans l'organisation de ce dernier, depuis l'Antiquité

[106] L'ouvrage d'Ildefonso Cerdà s'intitule *teoria general de la urbanizacion y applicacion de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, et est paru en 1867 à Madrid.

(les Etrusques[107], les Romains, les Grecs dont Hippodamos de Milet[108] sont les plus célèbres urbanistes antiques) à la Renaissance (Leon Battista Alberti et Brunelleschi comme inventeur de la perspective) jusqu'à l'époque contemporaine (notamment les réalisations haussmanniennes qui ont profondément marqué la ville française).

Deuxièmement, ce décalage temporel se double d'une complexité et d'une bivalence sémantique. Depuis le début du XXe siècle, deux significations peuvent être attribuées à l'urbanisme. Il peut s'agir soit du champ d'action, « *l'art de produire ou de changer la forme physique des villes, d'aménager les villes* » (TRIBILLON, 2009 : 3) ; soit de l'urbanisme en tant que science, théorisant et consacrant plusieurs siècles d'actions et d'opérations sur la ville autour d'un néologisme. Comme le souligne Françoise Choay, *« l'urbanisme n'est-il pas à la fois théorie et pratique, solidaire du projet de société dans son institution imaginaire comme dans ses institutions réelles, tributaire de savoir multiples, scientifiques ou non, de savoir-faire traditionnels ou novateurs, de coutumes et d'habitudes ? »* (CHOAY, 2010 : quatrième de couverture). L'urbanisme est alors ambigu et dual : il est à la fois la science de l'organisation de l'espace urbain et le champ professionnel assurant la planification urbaine. L'urbanisme recoupe pratique et conceptualisation.

Ces considérations prises en compte, j'opterai pour une définition d'urbanisme en tant que champ opérationnel, non pas parce que l'acceptation du terme comme science de l'urbain est « *trop large* », comme l'affirme Jean-François Tribillon (TRIBILLON, 2009 : 3), mais parce que le sujet qui intéresse cette thèse et, à plus forte raison ce chapitre, porte sur la fabrique de la ville.

2. *Diversité et pluridisciplinarité de l'urbanisme*

À la complexité terminologique s'ajoute la diversité intrinsèque du champ. En effet, l'âpreté de l'appréhension de ce qu'est l'urbanisme provient également de la pluridisciplinarité du champ d'action, dans la mesure où s'entremêlent plusieurs spécialités qui ne parviennent pas à constituer un corps : un « urbaniste » peut être issu de multiples formations et d'appétences différentes. Historiquement et traditionnellement, les métiers qui animent l'urbanisme sont l'ingénierie (les ingénieurs comme concepteurs des ouvrages de génie civil), ainsi que l'architecture (les architectes assumant le rôle de concepteurs des ouvrages de construction). À ceux-là s'ajoutent les fonctionnaires d'administration chargés d'insérer le plan

[107] Peuple formant une civilisation au nord de la péninsule italienne (VIIIe-VIIe siècle). Ils poseront les fondements de l'organisation de Rome et qui lui permettront de se construire en cité majestueuse. Ils enseigneront aux Romains comment assécher des marécages et acheminer l'eau des montagnes vers la ville, comment planifier la construction d'une ville et ériger des monuments grandioses.

[108] Celui-ci est né en 498 av. J.-C.et mort en 408 avant notre ère. Il s'agit d'un architecte grec du Ve siècle avant Jésus-Christ. Grâce au plan en damier (aussi appelé plan hippodamien) dont il est l'inventeur, il est reconnu pour avoir été un des fondateurs de la planification urbaine.

d'urbanisme dans le contexte institutionnel (TRIBILLON, 2009 : 24-25). Toutefois, l'évolution et l'assouplissement de l'urbanisme, s'éloignant de la production réglementée pour s'approcher d'une planification plus globale, intégrant des approches économiques et sociales, a entraîné l'ouverture du champ opérationnel à des compétences professionnelles plus larges (notamment les études d'impact, la communication, la concertation, etc.).

Le rapport public *Renforcer la formation à l'urbanisme et à l'aménagement* rappelle que la force de ce champ professionnel réside dans la diversité des origines disciplinaires des acteurs de l'urbanisme en France, qui sont ensuite listées : ils sont issus d'architecture, de paysage, d'art urbain, de sciences humaines (géographie, sociologie, économie, droit, etc.), de sciences de l'ingénieur (transports et déplacements, réseaux, etc.), de sciences de la terre et de la nature, d'écologie et d'environnement (FREBAULT, POUYET, 2006 :28). Selon les auteurs, après observation du monde professionnel, l'urbanisme s'exerce aujourd'hui par le biais d'équipes pluridisciplinaires, réunissant à la fois des urbanistes généralistes « *disposant d'un champ de compétence large et d'une vision de synthèse acquise par une solide formation et par l'expérience* », des urbanistes spécialisés dans certains domaines (urbanisme commercial, urbanisme de déplacements) et « *spécialistes de domaines connexes à l'urbanisme (ingénieurs-transports et réseaux, économistes, juristes, sociologues, etc.)* ». Selon eux, les deux premières catégories seraient constituées de spécialistes de domaines connexes à l'urbanisme mais ayant acquis une solide culture urbaine « *à spectre plus large* » en ayant opté pour un double cursus ou en ayant étoffé leur *curriculum vitae* par une expérience professionnelle riche dans ce domaine (*ibid.*).

Dès lors, l'interdisciplinarité de l'urbanisme est de mise et se reflète par la diversité des formations produisant autant d'urbanistes aux compétences et spécialités différentes. Aujourd'hui, en France, les enseignements sur la ville et l'urbanisme sont assurés aussi bien par des établissements de génie civil, d'architecture, de sociologie, de sciences du paysage que de géographie et d'histoire. Les grandes écoles, les universités, les instituts se juxtaposent dans le paysage de la formation à l'urbanisme et parfois se mélangent, offrant alors des opportunités aux double-cursus. Les Masters s'illustrent comme les diplômes formant de très nombreux urbanistes et se caractérisent par leur mixité disciplinaire. Géographes, économistes, architectes, juristes se côtoient, notamment au sein de l'Institut Français d'Urbanisme de l'Université de Paris VIII-Saint-Denis, de l'Institut d'Urbanisme de Paris de Paris XII- Val de Marne (TRIBILLON, 2009 : 25-34). La diversité que recouvre le terme « urbanisme » complexifie la définition et la description des champs d'action que recouvre le métier d'urbaniste.

3. *Urbanisme entre art et règles*

a. Des règles de l'utopie…

Malgré cette diversité qui pourrait refléter une opacité de la pratique, l'urbanisme est une discipline profondément réglée. Son objectif est de « *régulariser, discipliner un espace urbain, souvent considéré comme le repère de la masse, du crime et de la maladie* » (MONGIN, 2005 : 111). Cette considération remonte à Leon Battista Alberti, dans son *De re aedificatoria* datant de 1452, qui affirme que « *l'art d'édifier* » constitue une discipline, « *un savoir reposant sur des principes et des règles scientifiques* ». Françoise Choay analyse : « *le* De re aedificatoria *élabore rationnellement, à partir d'un petit nombre de principes et d'axiomes, un ensemble de règles devant permettre l'édification de tout projet d'espace imaginable et réalisable* ». Quatre siècles plus tard, Cerdà considère que la théorie obéit à des « *principes immuables et à des règles fixes* »[109]. Urbaniste parmi les plus célèbres de France, Haussmann avait pour souci principal de régulariser la ville au temps où celle-ci était perçue comme concentrant tous les maux, dans la droite lignée, entre autres, de l'hygiénisme. Les théories d'urbanisme se succédant dans l'histoire des villes légitiment des modèles normatifs et souvent utopiques. En effet, les modèles utopiques[110] ont un caractère universaliste, pouvant s'appliquer ignorant les spécificités culturelles de l'espace-support. L'application de ces modèles suppose une application stricte des règles techniques et spatiales formulées par le concepteur de l'utopie[111], le modèle devenant ainsi matrice. Au-delà de ces utopies, les penseurs de l'urbain sont soucieux d'élaborer des règles méritant d'être appliquées pour obtenir la ville idéale, à l'image des perspectives d'Alberti, le prégnance de la circulation d'Haussmann, le principes de la Charte d'Athènes et de l'urbanisme fonctionnaliste dont la ville porte les stigmates du zonage. Entre règles et modèles, l'urbanisme a donc toutes les caractéristiques de la discipline scientifique.

b. … aux règles de l'art

Nonobstant, l'urbanisme est tout autant présenté comme un art par de nombreux auteurs. Jean-François Tribillon affirme qu'il s'agit de « *l'art de produire ou de changer la forme physique des villes, d'aménager les villes* » (TRIBILLON, 2009 : 3). Pour circonscrire l'urbanisme, Pierre Merlin reprend la définition du *Grand Dictionnaire encyclopédique Larousse* (1982-1985) le définissant comme « *l'art d'aménager et d'organiser les agglomérations humaines* » et, de façon plus précise, « *l'art de disposer l'espace urbain ou rural au sens le plus large (bâtiments d'habitation, de travail, de loisirs,*

[109] L'ensemble de ces auteurs sont cités par Olivier Mongin (MONGIN, 2005 : 103-104).
[110] Le terme « utopie » a été forgé par Thomas More, à travers son ouvrage *Utopia* (1516). Il signifie littéralement le bon espace et/ou l'espace qui n'existe pas (signification issue des racines grecques, le préfixe *u-* serait un indice de bonne qualité ; le substantif *topos* signifiant lieu) (Article « Utopie » *in* MERLIN, CHOAY, 2010 : 810-813).
[111] Plusieurs exemples d'utopies urbaines et spatiales peuvent être évoqués, parmi les plus célèbres la cité-jardin d'Ebenezer Howard à la fin du XIXe siècle ; le phalanstère de Fourrier qui inspira le Familistère de Guise, construit en 1888 par Jean-Baptiste Godin ou encore Le Corbusier pour sa Cité Radieuse marseillaise.

réseaux de circulation et d'échanges) pour obtenir son meilleur fonctionnement et améliorer les rapports sociaux » (MERLIN, 2009 : 3). Quant à savoir si l'art échappe aux règles ou s'il doit exister des règles de l'art, ceci est un vaste questionnement philosophique auquel une troisième voie peut servir d'échappatoire : la succession de règles et de modèles seraient autant de courants artistiques, à l'image de l'impressionnisme ou du cubisme, qui nécessitent d'être sans cesse renouvelés. Règles et art s'entremêlent comme la « *ville de l'écrivain* » et la « *ville de l'ingénieur-urbaniste* » d'Olivier Mongin[112]. Il n'y aurait pas d' « *opposition insurmontable* » *entre « celui qui ressent la ville à travers son corps* » et « *celui qui la réduit […] à une maquette qu'il dessine objectivement* » (MONGIN, 2005 : 27).

c. L'impossible utopie

Olivier Mongin souligne également le fait que, malgré les tentatives d'ériger règles et modèles urbains, il n'existe pas de bon urbanisme universel, la bonne ville, la ville utopique ne peut pas exister (MONGIN, 2005 : 111). Pourtant, la question, voire l'obsession, qui préside la démarche des urbanistes est de parvenir à identifier la forme urbaine, l'organisation spatiale la plus adaptée à la réalisation d'un vivre-ensemble. Ainsi, en 1983, au sein de son ouvrage *L'imaginaire bâtisseur*, Sylvia Ostrowetsky montre justement comment, durant les années 1960 et 1970, les architectes et planificateurs des villes nouvelles, qu'elle appelle les « *bâtisseurs d'empire* », se sont appuyés sur des représentations spécifiques de l'urbain, à l'image de l'indépendance économique, l'autonomie culturelle, la fluidité des transports et la maîtrise de l'étalement urbain[113]. Il n'existe donc pas de bon urbanisme, ni d'idéal-type pour la ville, cependant, chaque intervenant sur l'espace urbain projette son propre idéal construit. Chacun est en quête des recettes pour atteindre cet idéal urbain qu'il s'est forgé. Pourtant, ces recettes n'existent pas, parce que la ville que l'on connaît, et qui sert de cadre de référence, n'est pas le produit de l'application de techniques juridico-administratives, esthétiques, politiques, mais le résultat d'une longue sédimentation de plusieurs siècles. Construire la ville est une affaire de subjectivité. La ville idéale de l'un ne sera pas celle de l'autre. La production de la ville est une activité dominée par l'esprit, comme le signalent Thierry Paquot et Michel Lussault : « *Produire de la ville, c'est essentiellement projeter de la pensée dans la morphologie et les structures* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 971). L'idéalité est alors « *posée comme fondement de l'édification et de l'agencement de la matérialité* » (MARCHAL, STEBE, 2011 : 20). Une fois la ville édifiée, matérialisée, elle reflète l'essence de l'idéalité de son aménageur. Par conséquent, je suppose que lire l'espace aéroportuaire me permettrait de saisir la vision que les gestionnaires ont de la ville.

---

[112] Il signale ainsi l'exposition de Beaubourg en 1994 sur le thème de la ville, sous le titre *Art et architecture en Europe, 1870-1993,* réunissant artistes, écrivains, photographes, cinéastes, architectes consacrés comme des artistes (MONGIN, 2005 : 27).
[113] Cité par H.Marchal et J-F. Stébé (MARCHAL, STEBE, 2011 : 20-21)

La terminologie et la pratique de l'urbanisme renferment une complexité annonçant la difficulté que peuvent rencontrer les acteurs souhaitant produire de la ville aéroportuaire. La quête de normes et de modèles par les acteurs chargés de la fabrique de la ville semble condamnée à rester vaine et stérile. La ville n'existe pas, la ville-modèle et normée existe encore moins. Cette difficulté à laquelle se heurtent les aménageurs d'aéroport se double d'une complexité proprement liée à la planification aéroportuaire.

B. La complexité de la fabrication de la ville aéroportuaire

1. Une complexité infrastructurelle

La difficulté première qui surgit au moment de la conception et la réalisation de la ville aéroportuaire est alors la particularité du lieu introduite par sa fonction logistique. Or, par définition, une infrastructure de transport est un espace mouvant, un espace de flux, qui, à mille lieux de la production d'urbanité, viendrait mettre en danger l'essence de la ville. Nombreux sont les auteurs ayant fait part de leur inquiétude quant à la progressive dominance des flux sur les lieux dans nos sociétés en réseaux, qui pourrait être à l'origine d'une fragilisation de la ville. Le plus relayé est sans aucun doute Marc Augé et le très médiatique et médiatisé « *non-lieu* » dont l'aéroport serait l'emblème[114]. Le prologue de son essai éponyme couronne le fonctionnalisme et l'hyper-rationalisation de l'infrastructure, accentuant dès lors l'impersonnalité des relations et condamnant toute velléité d'ancrage ou d'identification, autrement dit, en langage de géographe, de territorialisation (AUGE, 1992 : 5-11). L'aéroport en tant que lieu ne pourrait donc exister. De même, Manuel Castells affirme la dominance de l' « espace des flux » sur l' « espace des lieux ». Au sein de *La société en réseau*, il développe le fossé qui se creuse entre l'espace des lieux, traduisant l'expérience vécue d'un territoire et l'espace des flux, connectant les lieux par des réseaux et produisant une unité (CASTELLS, 2001 : 520-521)

Avec Manuel Castells, « *l'espace des lieux* » peut être défini comme l'espace de l'expérience et dont le sens est centré sur la valorisation de la localité et des interactions de proximité. Lorsqu'il parle de « *l'espace des flux* », il émet un doute quant aux capacités de l'architecture de celui-ci à créer du sens : l'architecture de l'espace des flux, des *shopping malls*, des aéroports ou des quartiers d'affaire ne semble pas, *a priori*, dans les discours critiques du postmodernisme, apporter plus de sens à des habitants qui seraient isolés entre leur logement et le monde. Manuel Castells situe l'aéroport comme un élément constitutif de « l'espace des flux ». Il est l'infrastructure qui permet le flux, à toutes les échelles. Il dit d'ailleurs à propos de

[114] La couverture de la version traduite en anglais par John Howe de l'essai de Marc Augé est parée d'une photographie de salle d'embarquement d'aéroport, sans précision du lieu (AUGE, 1995).

l'architecture de l'aéroport de Barcelone qu'il illustre « *l'architecture de la nudité* », une architecture minimaliste, qui ne permet pas de dissiper l'angoisse du passager face à la terrible vérité : sa solitude accrue par le mouvement de l'espace des flux (*ibid.*). D'autres penseurs affirment plus clairement la mise en péril de l'urbain face à cette croissance des flux. Olivier Mongin s'interroge quant à la capacité de l'aéroport à créer de l'urbanité, en désignant l'aéroport comme étant une machine célibataire ou « *solitaire* », celui-ci étant étranger à son environnement proche, à la ville pourtant à proximité. Alors que depuis la fin du XIXème siècle, l'urbanisme oppose les flux et les lieux, « *dès lors qu'il y a une prévalence des flux sur les lieux, l'urbanisme contemporain peut-il ou non rendre encore possible une expérience contemporaine* ? » (MONGIN, 2007 : 100). La circulation entre les lieux, les flux, verrait l'expérience urbaine s'affaiblir. Sur la question, Paul Virilio est plus radical :

> « Aérogares, terminus et portes de l'anti-ville qui ouvrent sur le néant d'un territoire disparu, lieux d'éjection que l'on emprunte pour boucler la boucle vide de l'errance accélérée, air terminal, spectroscope où défilent les ombres populaires, migrants, fantômes en transit, en sursis de la dernière des révolutions, la révolution géographique… La voilà bien la stratégie anti-ville, celle où le kidnapping s'opère sur l'ensemble des masses, celle où l'enlèvement devient l'essence du jeu politique transnational, au-delà des villes pratiques du séquestre, du ghetto et de l'enfermement national. » (VIRILIO, 1977 : 104)

À la lecture de ces essais, faire de l'aéroport une ville semble relever d'un grand défi urbanistique. Face à un travail d'articulation entre flux et lieux, l'hybride que doit incarner la ville aéroportuaire reste à inventer. Manuel Castells reconnaît lui-même qu'il revient au chercheur d'explorer les voies multiples d'articulation entre les sphères des lieux et des flux.[115] Ainsi, la sociologie urbaine récente a montré comment les *shopping malls,* gares, espaces multimodaux, représentent des lieux d'appropriation sociale, des lieux de rassemblement et d'échanges[116]. Ces lieux retrouvent leur sens à travers la tension qui s'opère entre ancrages et flux. Cette analyse serait donc transposable aux aéroports.

2. Une complexité juridique et réglementaire

Pour tout aménageur, fabriquer la ville est donc un défi complexe. La tâche se corse encore alors qu'il faut lier de la ville à une infrastructure de transport de l'envergure scalaire d'un aéroport. L'aménagement de l'aéroport ne se fait pas au bon vouloir et aux convictions utopiques d'un petit nombre de créateurs éclairés.

---

[115] L'analyse de Jérôme **C**henal, Lucas **P**attaroni et Géraldine **P**flieger portant sur « les lieux au détour des réseaux », notamment à travers la pensée de Manuel Castells, permet de contextualiser la réflexion autour de la ville des flux (CHENAL, PATTARONI, PFLIEGER, 2009)

[116] Parfois violents, comme lors des rixes dans le théâtre de la gare du Nord.

a. Impératifs sécuritaires

L'article R211-1 du Code de l'aviation civile définit l'aéroport comme étant « *tout terrain ou plan d'eau spécialement **aménagé** pour l'atterrissage, le décollage, les manœuvres des aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs* ». L'existence d'un aéroport ou aérodrome est donc conditionnée par le respect d'un aménagement réfléchi et rigoureux. En effet, outre le coût des infrastructures et équipements, l'aéroport requiert une maîtrise d'un espace foncier conséquent, souvent à cheval sur plusieurs périmètres administratifs, sur lequel se surimposent restrictions et réglementations plurielles destinées à assurer la sécurité, la sûreté et la fonctionnalité de cette infrastructure de transport (Chapitre 1). Cet aménagement requiert donc de la précision permettant de gérer la complexité institutionnelle, administrative et juridique. De plus, les acteurs à l'initiative de cet aménagement sont également nombreux : malgré des prérogatives distinctes, les enchevêtrements sont communs. L'aéroport est une infrastructure stratégique, dont l'aménagement prend les allures d'un véritable casse-tête institutionnel, réglementaire et juridique.

Une des contraintes majeures de la planification aéroportuaire s'illustre par l'amoncellement de réglementations et restrictions qui réduisent la marge de manœuvre des aménageurs. La transnationalité de l'aéroport se lit à travers des paysages devenus génériques. La nécessaire opérationnalité du lieu est indéniablement à l'origine de cette standardisation du paysage aéroportuaire au point d'en faire un type élémentaire d'espace, voire un géotype. Cet objet spatial remarquable est le produit direct de la réglementation internationale soucieuse de fonctionnalité, de sécurité et de sûreté de ce mode de transport devenu de masse. Dans un souci de fonctionnalité, les aéroports disposent, effectivement, d'une constitution de base commune inévitable (Chapitre 1).

Ces préoccupations purement fonctionnelles sont contrariées par des exigences de sécurité qui participent aussi incontestablement à modeler la morphologie de l'aéroport. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) entend par sécurité aérienne « *tout ce qui relève des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge* », comme cela est précisé dans le fascicule de présentation de la DGAC[117] (Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 2011 : 6). L'infrastructure aéroportuaire doit donc garantir les conditions de sécurité optimales pour les aéronefs qui en décollent et y atterrissent, et cela en adoptant les normes véhiculées par l'OACI (Organisation de

[117] Le fascicule « La Direction Générale de l'Aviation Civile », édité en juin 2011 par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC.pdf (Dernière consultation le 23 juin 2015).

l'Aviation Civile Internationale). Dans la mesure où le trafic aérien est international, il a fallu très tôt mettre en place une réglementation garantissant un niveau de sécurité aérienne équivalent dans toutes les régions du monde (Chapitre1).

b. Impératifs de sûreté

Néanmoins, depuis quelques décennies, les codes édictés par la sécurité aérienne ne sont plus les seuls à intervenir dans la conception et l'évolution de ces plateformes. Aujourd'hui les inquiétudes liées à la sûreté modèlent autrement le chantier permanent que constitue l'aéroport. Au cours du XX° siècle, le terme de sûreté a disparu du vocabulaire juridique au profit de celui de sécurité. Cela se justifie notamment par le fait que le latin ne distingue pas ces deux termes à l'étymologie commune. Cependant, à partir des années 1960 et 1970, les actes terroristes qui ont frappé les aéroports ont rendu nécessaire la réintroduction de ce terme, soulignant alors les nouvelles préoccupations de leurs gestionnaires. En réponse à ces assauts répétés, les aéroports ont adopté des mesures de sûreté drastiques. Celles-ci ont pour caractéristique de se rapporter à la protection des personnes, du fret, des installations et des matériels contre les actes de malveillance volontaire, autrement dit, contre les attentats terroristes (Chapitre 1). La sûreté se distingue en cela de la notion de sécurité.

Face à cette rigidité structurelle et normative, la marge de manœuvre des autorités aéroportuaires pour aménager leur plateforme à destination d'une autre vocation que la fonction aérienne se réduit à une partie marginale du périmètre qui leur est dévolu : les zones non opérationnelles du point de vue activité purement aérienne.

3. *Outils, matériels, acteurs juridictionnels et réglementaires complexes : quel plan d'urbanisme pour l'*airport city ?

En sus de cette rigidité normative, les gestionnaires et développeurs d'aéroports doivent faire face à la multiplicité des périmètres administratifs et juridictionnels sur lesquels se superpose le territoire aéroportuaire. Avec ses 3 256 hectares, l'aéroport de Paris-CDG est implanté sur trois départements (le Val d'Oise, la Seine et Marne et la Seine-Saint Denis) et s'étend sur huit communes d'emprise : Mitry-Mory, Roissy en France, Compans, Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Tremblay en France, Louvres et Epiais-les-Louvres. Par conséquent, autant de Plans Locaux d'Urbanisme viennent découper le territoire aéroportuaire, sans pour autant présider à son aménagement. En effet, même si l'aéroport recouvre parfois plus de la moitié de la superficie d'une commune, comme c'est le cas de Roissy-en-France, ce document de planification à l'échelon communal se contente de délimiter la « *zone aéroportuaire destinée aux équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, activités et services en relation*

économique ou fonctionnelle avec ces activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs »[118], d'identifier et de localiser les principaux bâtiments et infrastructures, sans intervenir sur les orientations d'aménagement du territoire aéroportuaire. La seule manifestation de l'influence de l'aéroport sur l'aménagement et le PLU de la commune est le classement d'espaces à proximité des frontières de l'aéroport en zones à urbaniser, attestant de l'impact économique de l'aéroport sur son environnement proche.

La planification aéroportuaire s'exerce par le biais d'autres documents permettant de faire face au découpage des périmètres institutionnels et de mener un aménagement d'ensemble correspondant à la zone aéroportuaire. L'établissement et l'approbation de ceux-ci sont fixés par la circulaire AC 2313 DBA6 du 16 avril 1975, complétée par les instructions de mars 1976 et du 17 décembre 1996. Cette circulaire de 1975 « *vise à doter chaque aérodrome de documents fixant les dispositions générales selon lesquelles doit être assuré son aménagement* » (page 5). Elle vient remplacer celle 6.112 DBA/1-a du 24 avril 1948 modifiée à la date du 23 juillet 1951 par circulaire n°237 DBA du 5 septembre 1951 qui ont défini la procédure relative à ces documents. Ceux-ci sont au nombre de trois : l'avant-projet plan de masse, le plan de composition générale et le plan de masse dans l'ordre de citation et de conception.

L'Avant Projet de Plan de Masse (APPM) est un document de planification à long terme, à l'échelle 1/10000° : il fixe les caractéristiques géométriques de l'aéroport dans son extension maximale et définit les emprises fondamentales de l'aérodrome, notamment l'orientation et l'implantation des pistes, des voies principales de circulation, des zones d'installation des dégagements aéronautiques, etc.[119] Les Plans de Composition Générale (PCG) définissent à court et moyen terme l'occupation du sol, le contenu et le dimensionnement des différentes zones de l'aéroport. Alors que l'APPM se concentre sur la géométrie de l'aéroport, les pistes, le trafic et les accès, les PCG se concentrent sur le zonage et les bâtiments, comme les espaces de parking et l'accès aux aires d'activités aéroportuaires. Le PCG est plus précis que l'APPM et dessine en détail l'aménagement et les projets de chaque zone composant la plateforme. Son échelle est donc plus grande. Le plan de masse est la « *somme des dispositions de l'APPM complétées par les plans de composition générale, à un moment donné* ». Il est devenu un document de travail qui n'intéresse que les services constructeurs qui sont à l'origine de sa réalisation. Il identifie et localise à un moment donné toutes les implantations, voieries, bâtiments, etc. sur la plateforme. L'usage de ce document, devenu très monographique, se réduit presque exclusivement aux gestionnaires d'aéroport, qui l'emploient comme appui afin d'identifier les dents

[118] Extrait de la légende du PLU de Roissy-en-France.
[119] Source : Site du Service Technique de l'Aviation Civile (STAC), http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/ (Dernière consultation le 17 juin 2013).

creuses et de faciliter l'implantation de nouveaux ouvrages au sein de la zone aéroportuaire[120]. Il est d'ailleurs intéressant de noter que si ce fut le document-clé principalement mis en valeur durant mes entretiens avec les acteurs de la plateforme[121], le plan de masse n'apparaît même pas au sein des documents de planification de l'Union des Aéroports Français (UAF), ceci étant lié au fait que le plan de masse n'est pas décisif mais réflexif. Il ne doit pas faire l'objet de la même procédure d'établissement et d'approbation que l'APPM et les PCG parce qu'il se contente de condenser les principes fixés par ces documents intervenant précédemment dans le processus de planification. Autrement dit, le plan de masse n'est pas un document de planification au sens strict mais un document de synthèse des décisions validées d'aménagement de la plateforme[122].

Fabriquer l'hybride qu'incarne la ville aéroportuaire relève donc d'une complexité peu comparable avec toute autre action d'aménagement, qui se ressent avec davantage d'acuité encore lors de la revue des acteurs en charge de cette hybridation, à la lueur de ce qui a été développé sur l'urbanisme précédemment.

II. Les acteurs de la fabrication aéroportuaire

L'État est propriétaire et actionnaire quand il y a lieu, des infrastructures de transport. En ce qui concerne l'aéroport, il est le seul responsable de l'augmentation des capacités des pistes, de leur allongement, de l'interconnexion avec les réseaux de transports urbains sur le site. Il est l'acteur principal dans l'aménagement d'un équipement de cette envergure. L'enjeu qui consiste à en faire une machine économique et réticulaire optimale dans son opérationnalité est crucial dans le cadre d'une économie mondialisée : l'État accorde donc toute son importance à cette porte d'entrée sur le monde.

---

[120] Comme ce fut le cas, par exemple, du centre commercial Aéroville.

[121] Ce dessin à petite échelle de la plateforme était placardé aux murs des bureaux des principaux responsables de l'aménagement d'Aéroports de Paris, notamment celui de Pierre Vidailhet (Entretien du 27 mars 2009).

[122] Pour résumer, le plan de masse est dressé par les autorités aéroportuaires après la validation de l'APPM et des PCG, sans nécessaire approbation par une quelconque instance supérieure. L'APPM et les PCG doivent faire l'objet d'une procédure d'établissement et d'approbation stricte définie par la circulaire AC 2313 DBA6 du 16 avril 1975. Généralement, la décision d'établir de tels documents est prise par le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou par le Préfet de Région selon l'audience de l'aéroport. Lors de l'instruction locale, les conseils municipaux et autres collectivités intéressés sont consultés, ainsi que les usagers de l'aérodrome (notamment les compagnies aériennes). L'approbation a lieu après avis du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne, bien que le Ministre chargé de l'Aviation Civile garde l'approbation finale ou le Préfet de Région pour les aérodromes d'intérêt régional.

A. Un acteur institutionnel : Aéroports de Paris

Pour ce faire, il a instauré une entité juridique propre aux aéroports de la capitale, Aéroports de Paris, qui adopte des logiques entrepreneuriales particulièrement offensives et dynamiques. Aéroports de Paris est chargé de la gestion et de l'aménagement de la plateforme, tout en demeurant sous tutelle de l'État : les objectifs de ce dernier sont fixés dans des contrats pluri-annuels (plans quinquennaux), que l'entreprise doit respecter. Tout en respectant les directives étatiques, l'entreprise est libre d'opérer et d'aménager comme elle l'entend dans les limites de la zone aéroportuaire, sans être soumise à la concertation avec les communes sur lesquelles est implanté l'aéroport[123], et depuis les amorces de privatisation, dans l'objectif d'accroître la rentabilité de la plateforme (Chapitre 5).

B. Des acteurs opérationnels

L'aménagement de la plateforme et l'élaboration d'une *airport city* sont donc les objets exclusifs d'Aéroports de Paris, contrainte simplement par les préconisations générales formulées par l'État. Afin de saisir les conceptions urbaines qui président à l'élaboration de l'*airport city*, l'identification des acteurs de la planification aéroportuaire est nécessaire. Une première méthode consiste à analyser la formation et l'expérience professionnelle des hommes chargés de développer et concrétiser le concept de ville aéroportuaire à l'aéroport de Paris-CDG. Pour ce faire, dresser une liste de personnes travaillant ou ayant travaillé au sein des services chargés de l'aménagement de la plateforme permet d'obtenir des informations sur les profils et les formations des employés et par conséquent de trouver quelques pistes quant à leur approche de la ville. Le fait qu'il n'y ait aucun service ou direction présentant le terme « urbanisme » est déjà un indice en soit. La Direction immobilière d'Aéroports de Paris semble être ce qui s'en rapproche le plus. Certains profils exerçant au sein de la filiale ingénierie internationale d'Aéroports de Paris, à savoir ADPi (Chapitre 5), présentent des caractères d'urbanistes, dans la mesure où cette filiale intervient au-delà de l'ingénierie aéroportuaire pour concevoir et mettre en œuvre des projets urbains parfois éloignés du monde des transports[124] : l'activité de cette filiale aéroportuaire se diversifie et témoigne de l'étroitesse des relations entre la conception de la ville et celle de l'aéroport. Obtenir des informations sur les membres de ces services n'a pas été chose aisée : les organigrammes de ces services

[123] En 1999, Aéroports de Paris a ainsi autorisé la construction du *hub* de FEDEX sur le territoire de Roissy en France et dans le périmètre des sites historiques communaux et ce, sans aucune concertation avec la municipalité.
[124] C'est le cas notamment du projet de la nouvelle ambassage de France à Tokyo inaugurée en 2009 ou encore les travaux initiés sur le siège de la Commission Européenne dans cette même capitale.

sont incomplètement diffusés[125]. La récolte des noms des responsables ou directeurs de service s'est davantage réalisé à l'occasion des discussions menées lors des entretiens, au fil d'articles de presse économique relevés sur Internet, mentionnant le départ ou l'arrivée d'un individu à un poste de l'un de ces services, en sachant que ce sont souvent les postes de direction qui attirent l'attention des médias. Pour obtenir ensuite le *curriculum vitae* de ces acteurs recensés, les sites de réseau social professionnel invitant leurs membres à compléter leur page personnelle récapitulant leur cursus, leur formation et leurs expériences afin de renforcer leurs relations et échanges professionnels (site de type *Linkedin* ou encore *Viadeo*) sont d'une aide non négligeable. Le tableau disponible en annexe synthétise les résultats obtenus pour les acteurs dont j'ai pu obtenir le nom (Annexe n° 4). Celui-ci ne peut donc qu'être non-exhaustif.

À la lecture de ce tableau, un constat s'impose d'abord : la forte prégnance des ingénieurs et des architectes dans la planification et l'aménagement aéroportuaire. Ces profils sont ceux d'acteurs demeurant profondément techniciens, spécialistes plus qu'urbanistes, au regard de ce qui a été souligné dans la première partie de ce chapitre.

C. L'aéroport, royaume des acteurs techniciens

La gestion de l'aéroport demeure le royaume des spécialistes du transport ou de la construction : la fonctionnalité l'emporte sur la fabrique de la ville. Autrement dit, les professionnels en charge de l'aménagement et du développement de l'aéroport ne sont pas les généralistes de l'urbanisme que l'on pourrait attendre dans le cadre du développement d'une ville aéroportuaire, telle qu'elle est promue par les gestionnaires aéroportuaires.

1. Ingénieurs et architectes

En effet, comme j'ai pu le signaler précédemment, les ingénieurs et architectes font bel et bien partie des acteurs de la fabrique de la ville, mais en complément d'une équipe plus large de généralistes dans le cadre du projet urbain. Or, ces derniers n'apparaissent aucunement dans les recherches que j'ai pu effectuer : aucun intervenant n'est issu d'une formation d'urbaniste de type institut d'urbanisme que l'on retrouve dans l'espace universitaire français. Si cette dominance des ingénieurs et architectes traduit le fait que la fonction transport l'emporte toujours dans le souci

[125] A titre d'exemple, le site d'ADPi propose dans son onglet « L'entreprise » une présentation de ses équipes, mais se trouvent alors dans la page affichée uniquement les photographies de ces membres sans aucune mention de leur nom. De même, la plaquette présentant l'entreprise et largement diffusée, affiche des citations des membres de l'équipe, accompagnées de leur photographie, sans encore une fois mentionner leur nom.

gestionnaire, il ne faut pas nier la faiblesse du rôle de l'université dans la formation de l'élite dirigeante, comme le souligne François Ascher.

> « Dans la plupart des pays, l'enseignement de l'urbanisme, de l'aménagement, du paysagisme, du planning, de l'"urban design", etc., a lieu dans les facultés d'architecture ou d'ingénierie, au sein des universités. Ce n'est pas le cas en France. Cette situation française spécifique a eu et a des effets divers. Tout d'abord, pendant longtemps, il n'y a pas eu d'enseignement de l'urbanisme au sein des universités. Puis, c'est une branche de la géographie (la géographie humaine) qui, en crise par ailleurs, a investi ce champ ; les géographes jouent toujours un rôle dominant sur l'urbanisme au sein du CNRS et de l'université, même s'il existe une section spécifique (la 24) au sein du CNU.
>
> Aujourd'hui, les responsabilités principales, dans les champs professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement, sont occupées par des architectes, des ingénieurs, des fonctionnaires appartenant aux grands corps de l'État. Les universités ne forment pas ou peu les cadres dirigeants de l'urbanisme et de l'aménagement et peu les professionnels qui travaillent sur les marchés étrangers (dont certains sont aujourd'hui très "porteurs"). Mais cela n'est pas une spécificité de l'urbanisme car dans de nombreux domaines, en France, l'université ne forme pas les cadres dirigeants. » Réflexions de François Ascher, Professeur à l'université de Paris-VIII, extraites du rapport public *Renforcer les formations à l'urbanisme et à l'aménagement* (FREBAULT, POUYET, 2006 : 177).

De plus, au-delà de l'absence de généralistes, parmi ces ingénieurs et architectes qui commandent l'aménagement de la plateforme, très peu renseigne un profil « hybride » au sein des *curriculum vitae* diffusés sur les réseaux professionnels. Un profil « hybride » serait celui d'un spécialiste, type ingénieur des transports ou architecte, ayant complété sa formation par l'acquisition d'une culture urbaine solide, lui permettant de s'afficher en tant qu' « ingénieur-urbaniste » ou « architecte-urbaniste ». Pourtant, les formations hybrides existent bien pour ces techniciens.

2. *Le primat de l'École nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)*

Au sein de ce tableau, un grand nombre d'acteurs majeurs de l'aménagement de la plateforme aéroportuaire sont des ingénieurs issus de l'École nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), de l'École Nationale des Travaux Publics (ENTP) ou encore de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC). Les ingénieurs de l'ENPC semblent l'emporter notamment parmi les équipes dirigeantes. Cette dominance est peu surprenante, dans la mesure où, depuis près de trois siècles, le corps des Ponts et Chaussées est chargé par l'État de la construction et de l'entretien des grandes infrastructures de transport. Leur forte représentation au sein des équipes chargées de la gestion, de l'aménagement et du développement de la plateforme, s'explique également par le solide réseau d'influence dans les grandes entreprises d'État ou

non, tissé par leurs anciens membres. Un étudiant à l'ENPC obtient le statut de fonctionnaire et se retrouve souvent détaché dans les services publics et les entreprises nationales telles que les ports maritimes, les aéroports, la SNCF ou encore EDF. Nonobstant, les débouchés et formations se sont diversifiés avec le temps : aujourd'hui, l'ENPC forme des ingénieurs dans les domaines des transports, des services, de l'aménagement, de l'environnement, du bâtiment et du génie civil[126].

Les ingénieurs de ce corps profitent aujourd'hui d'une expérience et d'un bagage plus conséquent en matière d'aménagement de la ville, cela étant lié à l'évolution de leur mission a évolué au fil du temps. Après la seconde guerre mondiale, l'ENPC a en effet reçu, par mandat explicite de l'État, la mission d'aménager le territoire et les villes : au-delà de la gestion et la création des infrastructures de transport, ils devront « aménager » le territoire, mission qui englobe les infrastructures de transport, l'agriculture, le tourisme, et bien entendu l'urbain. Cette mutation tranche avec plusieurs siècles de présence extrêmement discrète de ces ingénieurs en ville, se cantonnant à quelques missions techniques liées à la voierie et à l'assainissement. L'urbanisme opérationnel des « Trente Glorieuses » et l'avènement des villes nouvelles redistribuent les compétences du corps des Ponts et Chaussées (PICON, 1994 : 77-99). Ce pouvoir leur est réservé jusqu'à la politique de décentralisation de 1982, marquée par la récupération par les collectivités locales des missions d'urbanisme (1982) et d'aménagement (1985). Les élus locaux récupèrent alors certaines des compétences dévolues aux Directions Départementales de l'Équipement en matière d'urbanisme et de droit de la construction. Toutefois, les ingénieurs issus de ce corps demeurent présents dans les équipes locales d'aménagement et d'urbanisme et, à plus forte raison, au sein des équipements et infrastructures sous dominion étatique.

Afin de mesurer la formation de ces ingénieurs des Ponts et Chaussées à l'urbanisme, l'étude de l'offre de formation de l'école est intéressante[127]. Dans la plaquette actuelle, l'urbanisme n'apparaît en réalité qu'en deuxième année, dans la condition où l'étudiant opte pour le choix du département « Ville, environnement et transport », puis le socle « aménagement » où il suivra des cours en « projet urbain et territorial » ou encore en « droit de l'urbanisme ». D'autres opportunités leur sont offertes afin de consolider leur formation en urbanisme, comme le double cursus ingénieur-architecte, organisé conjointement avec l'École Nationale Supérieur d'Architecture de la Ville et des Territoires (ENSAVT) à Marne-la-Vallée ou la prolongation de leurs études au sein d'une spécialisation post-grade, le Mastère AMUR depuis 1986, anciennement Certificat d'Études Supérieures. Toutefois, à

[126] Source : site internet de l'ENPC, http://www.enpc.fr/ (Dernière consultation le 24 juin 2015).
[127] Source : Brochure « Ecole des Ponts Paris Tech » diffusée sur le site de l'ENPC http://www.enpc.fr/sites/default/files/201205-0216weeb.pdf (consulté le 25 juin 2014).

nouveau, aucun *curriculum vitae* recensé n'y fait référence, alors qu'une telle spécialisation sur 15 mois mériterait de l'être[128].

3. *L'émergence des architectes*

Les architectes participent de plus en plus à la composition des équipes chargées de l'aménagement de la plateforme et plus précisément de la branche ingénierie du groupe *Aéroports de Paris*. Cette évolution témoigne d'une ouverture de la conception de l'aéroport à d'autres experts que les ingénieurs spécialisés dans la gestion des infrastructures de transport. À l'image des ingénieurs, aucun d'entre eux ne semble préciser un double *cursus* leur ayant permis d'acquérir le titre d'architecte-urbaniste. Ils semblent davantage dédiés à la construction de bâtiments fonctionnels tels que les terminaux, sans pour autant avoir pour vocation de les replacer dans un contexte urbain.

Par conséquent, l'approche de l'aménagement aéroportuaire demeure profondément technicienne, une affaire d'ingénieurs, d'architectes ou de spécialistes de l'aviation civile. D'ailleurs la « *noblesse d'Etat* » (BOURDIEU, 1989) que constitue les corps des Ponts et Chaussées est, depuis le XIX^{ème} siècle, particulièrement critiquée, sans pour autant remettre en question leurs compétences techniques. Souvent qualifiés de technocrates, les ingénieurs sont accusés de faire passer avant tout la quête de la perfection technique, dans leur quête de progrès, notamment avant celle de l'efficacité économique ou des préoccupations de l'opinion. Certaines expériences et certains parcours des acteurs occupant des postes à responsabilité attestent cependant de l'évolution du métier d'ingénieur des Ponts et Chaussées en direction de l'urbanisme et de l'introduction de la conception de l'aéroport en tant qu'espace à vocation urbaine.

La formation et les parcours des acteurs en charge de la planification aéroportuaire semblent annoncer une sensibilité infrastructurelle et une approche segmentée et partielle de ce que peut constituer la ville. À la lueur de la première partie de ce chapitre, rappelant que l'urbanisme est avant tout la projection de conceptions personnelles ou communautaires de ce qu'est la ville, capter celles de ces acteurs planificateurs et aménageurs permettrait de saisir quelle ville aéroportuaire est en passe de voir le jour.

---

[128] Il est également intéressant de noter qu'à partir de la deuxième année, si les étudiants souhaitent suivre des cours précisément sur les infrastructures aéroportuaires, ceux-ci doivent apparemment choisir le Département « Génie civil et construction », ce qui ne permet pas de suivre la formation en aménagement urbain délivrée par le Département « Ville, environnement et transport ». Infrastructure aéroportuaire et ville sont encore distinguées dans l'enseignement de l'ENPC. Il est donc probable que les ingénieurs des Ponts et Chaussées au commande de l'aéroport n'est pas opté pour ce dernier département.

III. La conception de la ville par les acteurs techniciens

Afin de définir l'idée que les acteurs de la plateforme se font de la ville, une analyse discursive présente un intérêt certain. Une analyse discursive traditionnelle, privilégiant les textes écrits n'est pas tenable dans le contexte aéroportuaire dans lequel les écrits sont peu nombreux. L'analyse proposée s'appuie sur un *corpus* composé de textes oralement formulés, laissant place à davantage de spontanéité et, par conséquent, susceptibles de laisser échapper les convictions profondes et parfois inconscientes de ces acteurs. Ce *corpus* réunit les entretiens menés auprès de Pierre Vidailhet et Nadja Badi en 2009, ainsi que les minutes soigneusement relevées des séminaires internationaux sur les places aéroportuaires durables tenus à Atlanta-Hartsfield Jackson en octobre 2012 puis à Paris-CDG en octobre 2013, dernier séminaire auquel j'ai eu l'opportunité d'assister[129].

A. L'irruption de la ville dans le vocabulaire de la planification aérienne

De plus en plus, la terminologie urbaine s'impose dans le discours des acteurs de la planification aéroportuaire. L'analyse automatique des minutes du séminaire sur les places aéroportuaires durables, se tenant chaque année depuis 2011 au sein d'un grand aéroport mondial (Paris en 2011, puis Atlanta en 2012, puis Paris à nouveau en 2013), par l'intermédiaire du logiciel d'analyse discursive Tropes, révèle facilement l'irruption de l'urbain dans les discours des opérateurs aéroportuaires du monde entier. Pour mener à bien cette étude, les minutes des séminaires des deux dernières années (2012 et 2013) constituent une source intarissable d'informations, dans la mesure où elles retracent précisément l'intégralité des propos des intervenants durant leurs présentations ou encore sous forme d'interventions plus brèves durant les tables rondes ou en fin d'atelier. Les remarques suivantes peuvent être formulées suite aux résultats fournis par le logiciel d'analyse discursive.

[129] Ces séminaires ont rassemblé les opérateurs aéroportuaires des plus grands aéroports du monde pendant trois journées. Comme autant de relevé d'expériences, les interventions ont été nombreuses. Les minutes de ces deux séminaires ont été mises en ligne à l'adresse suivante : http://www.hubstart-paris.com/fr/publication/ (Dernière consultation le 23 novembre 2014).

1. *La ville aéroportuaire en construction : discours prospectifs*

Selon TROPES, le style est principalement argumentatif, avec l'emploi dans les propos des intervenants de nombreux connecteurs et modalisations (adverbes ou locutions adverbiales). Ce n'est guère étonnant dans un contexte de présentation des réalisations ou projets par les acteurs qui en sont à l'origine. Les interventions ont également une forte dimension prospective. L'analyse discursive révèle effectivement de nombreuses notions de doute, avec l'emploi régulier d'expressions telles que « *peut-être* » ou « *apparemment* » ou encore « *probablement* ». Les acteurs aéroportuaires révèlent ainsi la nécessité d'innover, de réinventer la nature aéroportuaire et l'absence de référence quant à l'avenir de l'équipement, la planification aéroportuaire pour préparer l'équipement à l'avenir. Cette démarche prospective accorde une place notable à l'orientation urbaine, ce dont témoigne l'analyse lexicométrique des interventions lors de ces séminaires.

2. *La ville omniprésente*

En effet, les univers de références dégagés par Tropes sont révélateurs[130]. Dans un premier temps, si l'on se concentre sur les références utilisées (c'est-à-dire les termes qui ont été directement employés par les intervenants durant ces séminaires), apparaissent bien entendu en tête des références utilisées le lexème « aéroport », avec 718 occurrences lors du séminaire qui s'est tenu à Paris-CDG en 2013 et 490 lors de celui d'Atlanta en 2012. Deux autres termes attirent l'attention dans le haut du classement des références utilisées : « *ville* » et « *place* » figurent respectivement en troisième et quatrième position des occurrences les plus fréquemment relevées.

Le terme « *ville* » figure en troisième position avec 160 occurrences lors du séminaire de Paris-CDG en 2013 et en cinquième position lors de celui d'Atlanta l'année précédente. Cela peut paraître plus étonnant, et par conséquent révélateur, dans la mesure où le séminaire ne portait pas clairement sur les *airport cities*, sur les villes aéroportuaires, mais sur la question de la durabilité, du développement durable. Ces deux expressions figurent bien loin dans le classement : le développement durable en 66° position avec 27 occurrences[131] et la durabilité en 92ème position avec 23 occurrences lors du séminaire de Paris-CDG[132]. La vocation urbaine ou l'allure urbaine de l'aéroport est donc omniprésente. L'obsession urbaine des acteurs aéroportuaires se fait sentir. Occupant les fonctions de Grand Témoin à

---

[130] Le dictionnaire des équivalents de Tropes est construit selon 3 niveaux de hiérarchie : les références utilisées qui est le niveau le plus bas ; elles-mêmes regroupées de façon plus large dans les univers de référence 2 ; qui à leur tour sont regroupés dans les univers de référence 1. Cela permet de dégager les principaux champs lexicaux des textes étudiés.

[131] En 73ème position lors du séminaire d'Atlanta en 2012 avec seulement 20 occurrences.

[132] La durabilité a considérablement rétrogradé par rapport au séminaire d'Atlanta en 2012, puisqu'elle figurait alors en 43ème position avec 25 occurrences.

l'occasion du séminaire de Paris-CDG, Franck Vallerugo, Professeur occupant une Chaire d'Économie Urbaine à l'ESSEC, exprime cette tendance discursive :

> « Ma première réaction, c'est sur le sujet même de votre atelier, sur le développement durable, les places aéroportuaires durables, j'avais peur en venant que nous soyons agonis d'exemples sur les logements HQE, sur l'efficacité énergétique, etc., et finalement non. Un peu ce matin, mais nous avons surtout parlé de développement économique et social et j'en suis très rassuré, parce que je ne sais pas ce qu'est une ville durable objectivement, si ce n'est que la ville l'a toujours été. » Franck Vallerugo, Grand Témoin, Séminaire International des Places aéroportuaires durables, 3ème édition à Roissy (octobre 2013).

Les interventions introductives du séminaire de Paris-CDG d'octobre 2013 laissaient présager de la tendance des réflexions à suivre. Le Premier Adjoint de François Asensi, Maire de Tremblay-en-France et Vice-Président de l'Association des Collectivités du Grand Roissy, ouvre celui-ci en plaçant au cœur des débats la ville aéroportuaire :

> « Pendant longtemps, l'aéroport a été considéré un peu comme une espèce de porte-avions ancré sur notre territoire, qui amenait certes des emplois et du développement économique mais aussi beaucoup de nuisances. Nous avions le sentiment qu'il se développait en fonction de ses besoins propres sans toujours faire beaucoup de cas du territoire environnant. Aujourd'hui nous avons heureusement dépassé ce stade et nous avons l'ambition de travailler ensemble sur les interactions entre la ville et l'aéroport et sur l'émergence de la ville aéroportuaire. C'est ainsi que nous avons inauguré la semaine dernière, ensemble, un nouveau centre de shopping, baptisé Aéroville, que vous avez sans doute pu apercevoir, notamment si vous êtes arrivés par l'autoroute. Ce centre a l'ambition de s'adresser aussi bien aux 120 000 personnes qui travaillent sur la plate-forme aéroportuaire qu'aux habitants des villes et des territoires alentour. » François Asensi, Maire de Tremblay-en-France et Vice-Président de l'Association des Collectivités du Grand Roissy, Séminaire International des Places aéroportuaires durables, 3ème édition à Roissy (octobre 2013).

L'intervention suivante du Président-Directeur Général de Aéroports de Paris, Augustin de Romanet, confirme la tendance : « *Ce séminaire est intéressant dans la mesure où il traite d'un sujet qui débute, celui d'une mutation du rapport entre l'aéroport et la ville*. »

Le second terme ayant attiré mon attention et arrivant dans le quintet de tête est « *place* », avec 125 occurrences lors du séminaire de Paris-CDG en 2013 et 123 durant celui d'Atlanta en 2012. L'omniprésence de l'expression « *place aéroportuaire* » fait écho à l'intitulé du séminaire (« *Séminaire international des places aéroportuaires durables* ») et révèle une mutation dans la désignation de l'espace aéroportuaire.

Jusqu'à présent principalement désigné comme une plateforme, une infrastructure, un équipement, ces termes ont été progressivement délaissés pour être relayés par « *place aéroportuaire* ». Cela est révélateur de l'affaiblissement de l'association de l'aéroport à une simple infrastructure de transport dans le discours des acteurs aéroportuaires et du renforcement de son urbanité. Bien que l'efficacité marketing d'un tel terme soit incontestable, le terme de « place » suggère une centralité proprement urbaine. La « place » et la « ville » sont donc préférées à la « *City* », validant la mutation aéroportuaire vers la ville plus que vers le centre d'affaire voulue par les opérateurs aéroportuaires.

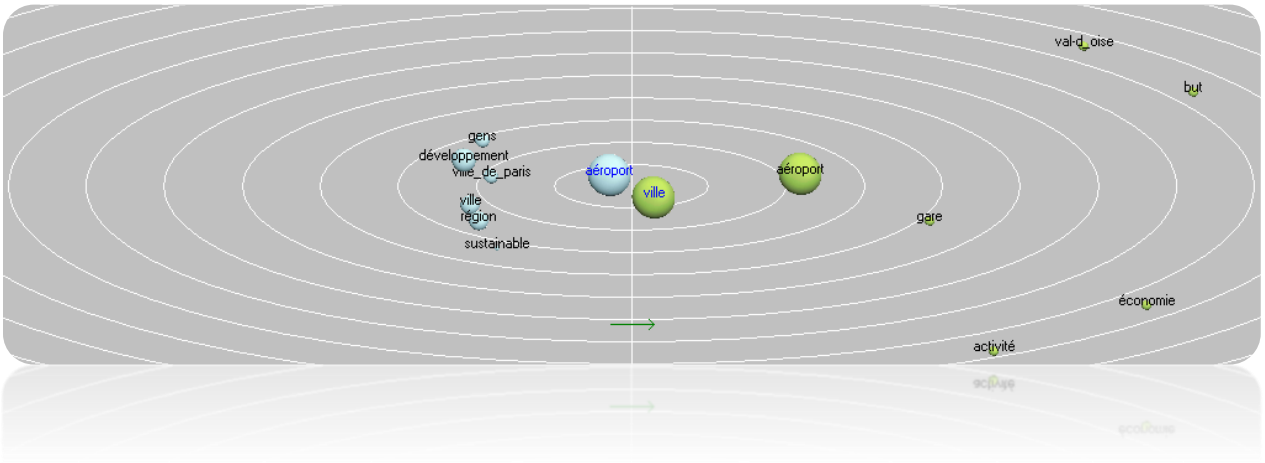
Ces références fréquemment utilisées ajoutées à d'autres proprement urbaines induisent un champ lexical de la ville apparaissant en troisième position dans les univers de référence de deuxième et de premier degrés dégagés par TROPES, logiquement placé derrière les champs lexicaux de l'aviation ou du transport (respectivement univers de référence 2 et univers de référence 1) et du vocabulaire permettant la localisation des infrastructures nommées (le champ lexical « *lieu* »).

3. Les réseaux de mots associés : la confirmation du lien ville/aéroport

Si le lexème « ville » est tant employé par les gestionnaires de la plateforme, il est, de plus, très souvent associé à l'aéroport. Par l'intermédiaire d'une analyse par réseaux de mots associés, TROPES permet de visualiser les relations existant entre les termes au sein des interventions analysées. Ainsi, le logiciel remarque que les termes « *aéroport* » et « *ville* » sont fréquemment abordés en ensemble, au sein d'une même phrase, plus précisément au sein d'une même proposition. Comme il est possible de le voir sur le graphe en aires suivant[133], le terme « *aéroport* » précède plus souvent celui de « *ville* » que l'ordre inverse. L'antécédence et la prévalence de la position du terme « *aéroport* » sur celui de « *ville* » souligne le sujet principal d'intérêt des participants au séminaire.

[133] « Sur ce graphe, chaque Référence est représentée par une sphère dont la surface est proportionnelle au nombre de mots qu'elle contient. La distance entre la classe centrale et les autres Références est proportionnelle au nombre de relations qui les lient : autrement dit, lorsque deux Références sont proches elles ont beaucoup de relations en commun, et lorsque qu'elles sont éloignées elles n'ont que peu de relations en commun. Ce type de graphe permet d'analyser l'environnement d'une Référence ou d'une catégorie. Ils sont orientés : les Références affichées à gauche de la classe centrale sont ses prédécesseurs, celles qui sont affichées à sa droite sont ses successeurs. » (Extrait des explications fournies par le logiciel TROPES).

Figure n° 11 : Graphe en aires extrait de l'analyse par réseaux de mots associés (logiciel Tropes)



La ville est donc devenue omniprésente dans le discours et le langage aéroportuaires, largement employé par les acteurs de la planification de cet équipement. Si elle est intégrée, la question reste de savoir quelle conception de la ville ces acteurs projettent au sein de l'espace aéroportuaire.

B. Les conceptions de la ville par les acteurs aéroportuaires

La revue Ponts et Chaussées Magazine (PCM)[134] a consacré son numéro de mars 2010 aux *airport cities* (VIDAILHET, 2010). Celui-ci fut l'occasion de produire une synthèse, francophone pour l'essentiel, des recherches menées sur la ville aéroportuaire : les points de vue de chercheurs théoriciens et des acteurs de la planification aéroportuaire s'y retrouvent. Nathalie Roseau, architecte DPLG et chercheure au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés de l'Ecole des Ponts Paris Tech, consacre une part importante de ses recherches à la relation entre l'aéroport et le modelage de la ville, cela dans une dimension diachronique. Dans son article intitulé « L'aéroport comme métastructure urbaine » paru au sein de cette revue, elle rappelle justement que l'avènement de l'aviation puis du transport aérien a suscité l'intérêt des acteurs de l'urbanisme au point de « *consolider un discours utopique sur la ville du futur* ». « *L'invention aérienne stimule la réflexion urbaine* » (*op. cit* : 12). Le vol aérien et l'éventualité de la construction d'un aéroport a donné naissance à de nombreux projets urbains, parfois très farfelus, depuis les années 1920. Selon Natalie Roseau, la « *ville aéroportuaire* » serait une manifestation contemporaine de l'émulation urbaine que produit le transport aérien. Toutefois, celle-ci reste à définir, à circonscrire et à identifier. La conception que se font les acteurs aéroportuaires de ce qu'est une ville me permettrait de dresser un premier portrait de la ville

[134] Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC

aéroportuaire. Plusieurs grandes tendances se dégagent des interventions lors des séminaires, des entretiens menés auprès des acteurs de la planification d'Aéroports de Paris, laissant deviner le profil et l'allure de la ville aéroportuaire créée.

1. *Une vision économique*

La dimension économique de la ville est la plus évidente au sein des discours des planificateurs des infrastructures aéroportuaires. Cette préoccupation économique devenue leur obsession, qui se dévoile à travers le terme « *développement* », devenu le maître mot des aménageurs. L'injection d'une urbanité serait alors le principal garant d'un « *développement* » vertueux de la plateforme. La définition de l'*airport city* que j'ai sollicitée auprès de Pierre Vidailhet, lors de notre entretien, est en cela révélatrice : « *Pour moi,* [il s'agit du] *développement immobilier et urbain que suscite à leur contact les grands aéroports.* » (Entretien du 27 mars 2009). Cette conception est également sensible durant les interventions des acteurs lors des séminaires internationaux sur les places aéroportuaires durables abordés précédemment. Au sein des analyses lexicométriques fournies par TROPES, « *développement* » s'avère être le deuxième terme le plus fréquemment employé, ce qui témoigne de l'obsession et du désir de rentabilité des gestionnaires d'aéroports. Le champ lexical du développement arrive encore une fois en cinquième position, révélant toujours l'obsession des logiques de rentabilité, tout comme le champ lexical de l'entreprise en 9ème position (Univers de référence 2). La relation entre les termes « *aéroport* » et « *développement* » est la plus fréquente avec 35 liens. L'aéroport est une entreprise qu'il faut rentabiliser. D'ailleurs, le terme « *entreprise* » apparaît en cinquième position avec 117 occurrences.

De fait, une logique comptable ressort des propos des planificateurs lorsqu'ils présentent leur ville aéroportuaire. Dans l'entretien mené avec lui, Pierre Vidailhet rappelle justement que l'aéroport de Paris-CDG constitue le deuxième pôle d'emplois de l'Île-de-France après La Défense, avec autour de 90 000 emplois sur la zone aéroportuaire (ce chiffre dépasse les 100 000 emplois si l'espace riverain est intégré dans la démarche numérique, comme cela sera développé dans le chapitre 6). Cette logique comptable se retrouve au sein des discours des aménageurs des aéroports d'Amsterdam-Schiphol et de Francfort, retranscrits dans le numéro spécial de la revue Ponts et Chaussées magazine. Après avoir rapidement introduit la diversification aéroportuaire (Chapitre4), Maurits Schaafsma, aménageur urbaniste du Schiphol Group[135], celui-ci revient sur les mécanismes de création et sur les composantes de son « Airport City ». Il liste alors les 600 000 m² de bureaux commerciaux et opérationnels, le million de m² presque atteint d'immobilier industriel et les 60 000 emplois qui s'y trouvent concentrés (*op. cit.* : 53). Il en est de

[135] L'équivalent du groupe Aéroports de Paris, gestionnaire de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.

même pour Karl-Heinz Dietrich, Vice-président exécutif du groupe Fraport, qui revient sur les 255 000 m² de bureaux, le 1,5 km² destinés au fret et à la logistique (ce qui est appelé la *CargoCity Frankfurt*), et les 70 000 personnes qui travaillent sur la zone (*op. cit.* : 58). À cela, s'ajoutent les projets alors en cours, construits depuis, présentés sous forme comptable (à titre d'exemple, l'*AirRail Center* et ses 140 000 m² de bureaux, salles de conférences, hôtels, boutiques et restaurants) (*op. cit.* : 59).

La conception de la ville des acteurs de la planification est donc en premier lieu proprement économique. Il est vrai que le concept d'*airport city* est venu sanctionner une évolution profonde de la plateforme, visant sur une diversification des sources de revenus (Chapitre 5). La dimension commerciale et marketing originelle de la ville aéroportuaire ressort alors profondément du discours des gestionnaires de ces plateformes. Médiatiser le concept de ville aéroportuaire serait un vecteur efficace de développement économique et figure en bonne place dans les stratégies aéroportuaires. L'*airport city* est souvent utilisé à des fins de communication et de promotion du site aéroportuaire. S'adressant à ses clients, gestionnaires d'aéroports, le slogan de la filiale d'ingénierie internationale d'Aéroports de Paris est d'ailleurs « *more value for your airport* », qui pourrait se traduire par « davantage de rentabilité pour votre aéroport ».

2. *Une vision fonctionnelle*

Cette vision économique et utilitariste de la ville se double d'une conception très fonctionnelle de l'espace urbain, l'idée étant d'injecter des fonctions et des activités urbaines au sein de la plateforme. Le développement de services autres que proprement aéroportuaires semble être l'argument de justification de l'usage de l'expression « *ville aéroportuaire* ». Ces fonctions urbaines injectées au sein de la plateforme dépassent la seule fonction transport. D'autres activités secondaires et tertiaires sont mises en avant au sein des discours aéroportuaires, parmi lesquelles les activités de bureaux, d'affaire et de conférences figurent en bonne place. Toutefois, la traditionnelle diversité fonctionnelle de la ville apparaît au-delà du simple binôme transports-bureaux au sein des propos des gestionnaires d'aéroport. Pierre Vidailhet énumère ainsi les projets en cours en 2009 et présente ceux qui confèrent une dimension plus urbaine à l'infrastructure : « *Et puis on est dans une logique de ville, d'essayer de donner une densité urbaine, un développement, et dans ce cadre-là, il y a un projet de centre de commerces et de services, Aéroville, fait par Unibail, grand professionnel des centres commerciaux. Une crèche a aussi été ouverte il y a quelques temps. Il y a une volonté d'apporter des services, il y a une dimension qui soit un peu plus ville.* » (Entretien du 27 mars 2009). Le centre commercial Aéroville était alors à l'aube de sa construction (Chapitre 8). L'avoir baptisé ainsi n'est pas anodin. Cette trouvaille est à mettre sur le compte de Guy Bernfeld, ancien directeur de l'immobilier d'Aéroports de Paris de 1980 à 1989, qui était alors considéré comme la tête pensante du concept

de ville aéroportuaire[136]. Il est également intéressant de revenir sur les résultats concernant les champs lexicaux des minutes des séminaires internationaux sur les places aéroportuaires durables qui se sont tenus ces deux dernières années à Atlanta et à Paris-CDG. Les univers de référence 2 révèlent ainsi que les champs lexicaux du commerce et du travail apparaissent respectivement en dixième et onzième position, celui de l'industrie en quinzième place devant celui du transport qui ne figure qu'en 19ème place[137]. La diversification fonctionnelle est donc au cœur des discours des planificateurs, l'emportant parfois sur les préoccupations premières que devraient susciter une telle infrastructure.

3. *L'accessibilité : la ville-carrefour*

L'accessibilité s'avère être cruciale pour la ville dans les discours des acteurs aéroportuaires, au point de réduire parfois l'espace urbain à une fonction de carrefour. Pierre Vidailhet reprend ainsi fréquemment les réflexions de John Kasarda(Chapitre 3) : selon lui, *« La ville est un carrefour, un point de rupture de charge »* (Entretien du 27 mars 2009). La notion de situation se laisse deviner au sein des propos des planificateurs. Au sein du numéro de la revue *PCM* consacré aux Airport Cities, Maurits Schaafsma, Directeur de l'aménagement du Schiphol Group, revient sur les conditions optimales qui étaient réunies pour la création de leur AirportCity : après l'espace disponible, il cite immédiatement sa localisation centrale au sein de la zone densément peuplée de la Randstad (VIDAILHET, 2010 : 53). Dans ce même numéro, dont il était, pour l'occasion, le rédacteur en chef, Pierre Vidailhet commence sa présentation des articles à suivre de la façon suivante : *« L'histoire des villes montre qu'elles sont toujours apparues sur les carrefours ou les lieux de rupture de charge là où se croisent voyageurs, informations et marchandises. Ainsi l'essor des villes est étroitement corrélé à celui des moyens de transport, et chaque mode nouveau s'accompagne d'une poussée urbaine : quartiers des ports, puis autour des gares de chemin de fer, des rocades autoroutières, des gares TGV… enfin, autour des aéroports, carrefours du 21ème siècle. »* (VIDAILHET, 2010 : 6). Ce rôle essentiel de l'accessibilité relève à la fois d'un constat porté sur la ville existante et d'un enjeu crucial pour le futur de la plateforme aéroportuaire. Celle-ci doit développer et renforcer sa fonction de plateforme multimodale, diversifier et accroître les échanges et les connexions pour mériter le titre de ville et amplifier son développement. Ainsi, Maurits Schaafsma, promoteur de l'*airport city*, articule son intervention autour de la question de la connectivité et présente les projets en cours sur la plateforme hollandaise mettant en valeur cette intermodalité. Celle-ci serait la clé du développement.

---

[136] Il était ainsi la tête pensante du Roissypôle, présenté aujourd'hui comme véritable « ville aéroportuaire » sur le site d'Aéroports de Paris.
[137] Il en est de même au sein des minutes d'Atlanta, lorsque les champs lexicaux du commerce et de l'industrie ou encore de la finance arrivent loin devant celui du transport.

« Nous allons commencer pour Schiphol par la question de la connectivité et de l'intermodalité. Nous avons 317 destinations directes internationales, ce qui nous place numéro deux en Europe. Heathrow bien sûr est beaucoup plus grand mais à moins de connexions donc cette connectivité est un facteur très important pour nous. Il n'est pas nécessaire d'être le plus grand aéroport en Europe ou dans le monde, ça n'est pas un but pour nous, en revanche, être parmi les premiers dans la connectivité, ça c'est notre objectif. (…)Nous préparons une nouvelle aérogare, de nouvelles jetées et un des grands projets est une nouvelle gare ferroviaire parce que nous sommes devenus un site avec des lignes intermodales, des passagers changent de train ou passent d'un train à un bus. Nous avons des connexions au niveau national aussi, nous sommes connectés au TGV directement. C'est dommage que les trains n'aillent pas à grande vitesse chez nous mais nous avons les connexions en tout cas vers Bruxelles et le reste des Pays-Bas » Maurits Schaafsma, extrait des minutes du Séminaire international sur les places aéroportuaires durables, organisé par Hubstart Paris Region, à Paris, en octobre 2013.

4. Une vision morphologique à l'européenne

La conception de la ville au sein des propos des planificateurs du site aéroportuaire est en premier lieu fonctionnelle. Toutefois, une approche plus discrète mais définitivement plus géo-spatiale de la ville semble parfois émerger à travers la fonctionnalité dominante. La morphologie urbaine, les lieux et les espaces qui composent traditionnellement une ville font subrepticement leur apparition au sein des références utilisées dégagées par TROPES. Une analyse des termes employés plutôt que celle des champs lexicaux paraît adaptée, dans la mesure où la majorité de ces références sont réunies au sein de l'univers de référence « *Ville* » par le logiciel, ce qui ne permet pas de dégager la nuance morphologique parfois sensible dans les discours des orateurs de ces deux séminaires.

Tableau n° 18 : Références utilisées associées à la morphologie urbaine relevées par TROPES lors des séminaires internationaux des Places aéroportuaires durables en 2012 et 2013

Minutes Atlanta (2012)			Minutes Paris-CDG (2013)		
Rang	*Référence Utilisée*	*Nombre d'occurrences*	*Rang*	*Référence utilisée*	*Nombre d'occurrences*
19	Lieu	41	9	Zone	88
22	Zone	38	25	Centre	43
69	Quartier	20	32	Plan	36
89	Pôle	18	60	Quartier	27
106	Plan	16	63	Lieu	27
112	Centre-ville	15	120	Secteur	19
117	Centre	15	122	Réseau	19
145	Banlieue	12	248	District	8
161	Secteur	11	271	Centre-ville	8
222	Réseau	8	272	Voie	8
234	Bâtiment	8	353	Axe	6
248	Axe	7	411	Immeuble	5
298	Urbanisme	6	415	Bâtiment	5
349	Immeuble	5	447	Banlieue	5

En orangé apparait un emploi plus fréquent qu'en 2012. En bleu un emploi moins fréquent et en blanc les termes émergents en 2013. L'analyse des minutes de 2012 est présentée à titre informatif.

Bien que ne figurant pas dans la tête du classement, des termes classiques de la description de la morphologie urbaine ressortent, à savoir « *immeuble* », « *bâtiment* », « *axe* », « *voie* ». À cela s'ajoute la terminologie de l'organisation de l'ensemble urbain, tel que « *plan* », « *quartier* », « *secteur* », « *zone* », « *réseau* », « *centre* », « *centre-ville* », ou encore « *banlieue* ». Toutefois, il est intéressant de remarquer que ce dernier vocabulaire connaît une utilisation croissante entre 2012 et 2013, alors que la morphologie à l'échelle de l'îlot ou du quartier recule. Cela témoignerait éventuellement d'une conception de la ville à une échelle plus petite (au sens géographique) et surtout plus fonctionnelle, associée à un découpage systématique de l'espace en zones, secteurs, districts.

5. Une vision politique : la question de la gouvernance ?

Enfin, lorsque l'on parle de ville aux acteurs de la planification aéroportuaire, ils semblent penser gouvernance. La dimension politique de la ville apparaît comme une évidence pour eux. Durant le séminaire international des places aéroportuaires durables tenu à Paris-CDG en octobre 2013, le grand témoin Franck Vallerugo a

souligné cette prégnance de la question de la gouvernance au gré des interventions entendues pendant ces quelques jours : « *Et puis j'ai entendu le mot de gouvernance, mais j'ai surtout entendu gouvernance institutionnelle. Alors je ne vais pas de nouveau vous abreuver, surtout nos amis étrangers qui ne comprendraient vraiment plus rien à notre millefeuille institutionnel, d'ailleurs nous-mêmes n'y comprenons plus rien. Vous avez beaucoup parlé de corridor, de ce cordon ombilical qui relie l'aéroport avec le cœur de l'agglomération* » (Franck Vallerugo, extrait des minutes du séminaire, 2013). En effet, la gestion politique est un enjeu majeur pour les aménageurs en général dans la mesure où, pour qu'un projet sorte de terre, ils sont soumis aux décisions des instances gouvernantes de la ville. Nonobstant, cet enjeu est d'autant plus crucial dans le cadre de la réalisation et la gestion d'une ville aéroportuaire que le territoire aéroportuaire chevauche souvent plusieurs périmètres administratifs (communes, villes, départements en France, comme c'est le cas à Paris-CDG). Plus que tout autre territoire, les gestionnaires de l'espace aéroportuaire doivent se montrer inventifs pour concilier une myriade d'acteurs et articuler une pluralité de niveaux décisionnels, pour donner corps au vivre-ensemble, indissociable de ce qui nourrit l'essence de la ville.

Si produire la ville est d'une complexité conceptuelle, conceptionnelle et matérielle incontestable, fabriquer l'hybride que doit constituer la ville aéroportuaire relève d'un véritable défi d'aménageur, cela découlant inexorablement de l'impérative nécessité d'associer les enjeux d'aménagement d'une infrastructure de transport aux enjeux indissociables d'un espace aux caractères urbains. Cette interrogation sur le caractère urbain de la ville aéroportuaire s'étend à l'ensemble des productions urbaines *ex-nihilo*, à l'image des villes nouvelles avec lesquelles ce chapitre a été ouvert, comme le reflète les nombreux écrits et débats que le sujet stimule, l'artificialité et la fonctionnalité interrogeant la nature urbaine de ces espaces. Toutefois, dans la zone aéroportuaire, l'imbroglio de l'action s'épaissit avec la technicité des acteurs, malgré d'incontestables appétences urbaines. Leurs discours révèlent une conception prioritairement technique et économique de la ville, et soulignent les tendances qui affecteront la création de la ville aéroportuaire : la ville est perçue comme devant être avant tout productive et fonctionnelle, agrémentée d'une accessibilité sans faille. Ces efficacité et rentabilité urbaines seraient assujetties à une « bonne » gouvernance. De fait, l'injection de la ville au sein de la machine aéroportuaire ne serait qu'un prétexte pour accroître les revenus de la plateforme et les bénéfices des actionnaires, ce qui fait d'ailleurs dire à Maurits Schaafsma que l'*Airport City* développée à Schiphol n'a jamais été une ville au sens traditionnel du terme, puisque personne n'y vit de façon permanente et puisqu'il n'y a pas de gouvernement démocratique. La ville aéroportuaire ne serait donc qu'une concentration de fonctions urbaines sans production de ville ?

Chapitre 5.

L'*airport city*, une ville fonctionnelle

"The airport leaves the city.
The city follows the aiport.
The airport becomes a city."
(KASARDA, LINDSAY, 2011 : 20)

L'aéroport est une infrastructure en mouvement, en perpétuelles transformations. Constamment, il a été révisé, reconçu pour faire face à la croissance extrêmement rapide des flux, au rytme de la démocratisation du transport aérien : des pistes ont été allongées puis ajoutées, des satellites se sont greffés, des jetées se sont élevées, au rythme de la démocratisation du transport aérien. Aujourd'hui, avec l'*airport city*, le renouveau est plus radical : cette dernière se traduit en premier lieu par un processus de diversification fonctionnelle à l'initiative des opérateurs aéroportuaires. Les mutations ne sont donc plus seulement stimulées par la nécessité de développer de nouveaux équipements aériens, mais par celle d'injecter de nouvelles fonctions, affaiblissant la primauté de la fonction portuaire au regard de nouvelles fonctions à caractères urbains dans la zone aéroportuaire. Ce processus correspond à l'injection de logiques de marché et d'impératifs de rentabilité dans les stratégies des opérateurs dans un contexte concurrentiel accru. L'aéroport doit générer un bénéfice maximal. Progressivement, ces mutations fonctionnelles récentes semblent affecter à la fois les limites et l'essence même de l'objet géographique aéroport. L'analyse de Paris-CDG permettra de saisir l'ampleur spatiale et économique de la diversification fonctionnelle de l'*airport city* et de poser le premier jalon de la ville aéroportuaire : la concentration de fonctions.

I. L'*airport city* appliquée à Paris-CDG

L'*airport city* peut se définir à la fois comme un processus et comme une forme résultant de celui-ci : il s'agit d'un processus de diversification fonctionnelle, amenant les opérateurs aéroportuaires à accorder une place croissante aux activités non aéronautiques, aboutissant alors à un espace aux caractères de plus en plus « urbains » semble-t-il (Chapitre 3). Toutefois, ce processus est protéiforme, variant d'un aéroport à l'autre. La question est donc de savoir quelle *airport city* se construit à l'aéroport de Paris-CDG.

A. Principes de l'*airport city* et applications parisiennes

L'*airport city* exprime les mutations touchant les principaux *hubs* du monde entier, quelle que soit la ville ou le pays d'ancrage. Bien que le concept demeure parfois évasif (Chapitre 3), des principes communs se retrouvent à travers le monde.

1. Principes

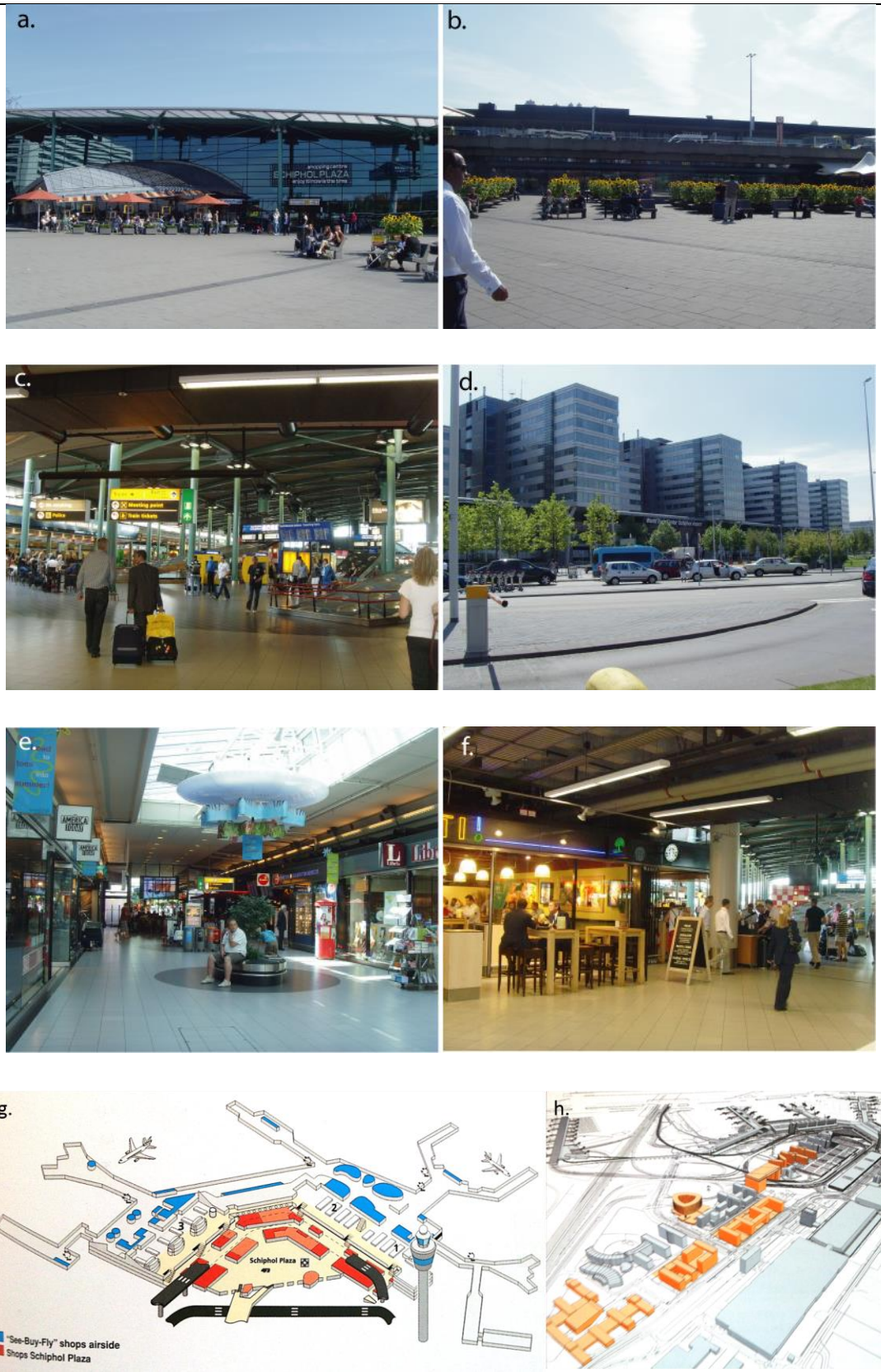
Rappelons que *l'airport city* peut être définie comme résultant de l'injection d'une combinaison de nouvelles préoccupations commerciales avec un ensemble plus ou moins dense d'activités aéronautiques, dans le périmètre aéroportuaire ou à sa proximité immédiate. Ces nouvelles préoccupations commerciales complètent les activités proprement aéronautiques. Les composantes de l'*airport city* sont théorisées par une équipe hollandaise, sur le modèle de l'aéroport de Schiphol, dans la mesure où de nombreux opérateurs aéroportuaires s'accordent à dire qu'il en est le précurseur [138](Encart n° 3). Composant cette équipe, les analystes Maurits Schaafsma, Joop Amkreutz et Mathis Güller distinguent une combinaison des champs économiques animant l'*airport city*, ce qu'ils appellent les « *product market combinations* » (*PMC*) (GÜLLER, AMKREUTZ, SCHAAFSMA, 2008 : 119-122). Cette combinaison des quatre postes, développés à Amsterdam-Schiphol, reflétent la diversité fonctionnelle aéroportuaire :

1. les services aux passagers (localisés dans les terminaux) ;
2. les services liés au fret (parcs logistiques, zones franches) ;
3. les espaces de loisirs, commerciaux, touristiques, voire médicaux ;
4. les parcs d'affaires et centres de conférences et des expositions.

[138] Pierre Vidailhet, responsable du Pôle développement-immobilier d'Aéroports de Paris, a ainsi évoqué la primauté et l'antériorité d'Amsterdam-Schiphol. Il considère toutefois, qu'aujourd'hui, ce dernier est fortement concurrencé par les aéroports asiatiques, encore plus ambitieux (Entretien du 27 mars 2009).

Encart n° 3 : Amsterdam-Schiphol, aéroport modèle et précurseur de l'*airport city*

À l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, l'invention de l'*airport city* est le produit d'une construction progressive, depuis les années 1960. À cette époque, les gestionnaires décident de construire une aérogare extensible à l'infini, autant pour absorber l'explosion des flux de passagers aériens que pour avoir la possibilité de développer l'activité commerciale du terminal. Le terminal est progressivement devenu un vrai centre commercial, fréquenté par les passagers mais aussi par les riverains qui n'ont pas l'intention de prendre l'avion **(e., f. et g.)**. Les activités culturelles et ludiques sont venues s'ajouter à la fonction commerciale, notamment par l'ouverture d'une annexe du Rijksmuseum ou par une reconstitution de cockpit à taille réelle accessible aux enfants gratuitement. La deuxième étape remonte au début des années 1990 avec la construction d'une place centrale au-dessus de la gare ferroviaire et la re-concentration des activités dans le centre du terminal, dont les activités étaient jusque-là éclatées. Au cœur de l'aéroport se trouve maintenant le Schiphol Plaza **(c.)**, une place couverte qui connecte la gare ferroviaire souterraine, les terminaux et l'immobilier commercial. Par beau temps la place extérieure, devant le Schiphol Plaza, devient un espace fréquenté par de nombreux passagers, employés et riverains **(a. et b.)**. La troisième phase comprend un plan de développement urbain pour le côté terre de l'aéroport, notamment sur une bande de deux kilomètres de long, allant de la gare à la bretelle d'autoroute. La stratégie consiste à étendre le *design* et les logiques du terminal à cette zone extérieure, structurée par un *World Trade Center (WTC)* **(d. et h.)**, des hôtels (Sheraton, Hilton), les sièges sociaux du Schiphol Group et du Schiphol Area Development Company (SADC), etc. Le plan a été réalisé étape par étape, bâtiment par bâtiment, selon la demande ou quand des revenus additionnels devenaient nécessaires pour le groupe. Schiphol a défini sa propre règle d'or : pour chaque million de passagers supplémentaire, 10 000 m² de bureaux doivent être construits. Le bilan de cette approche très pragmatique est un plan hautement adaptable, de nouvelles opérations de constructions se greffant en permanence sur le bâti. Les activités non aéronautiques contribuent aujourd'hui à plus de la moitié du total des revenus aéroportuaires.

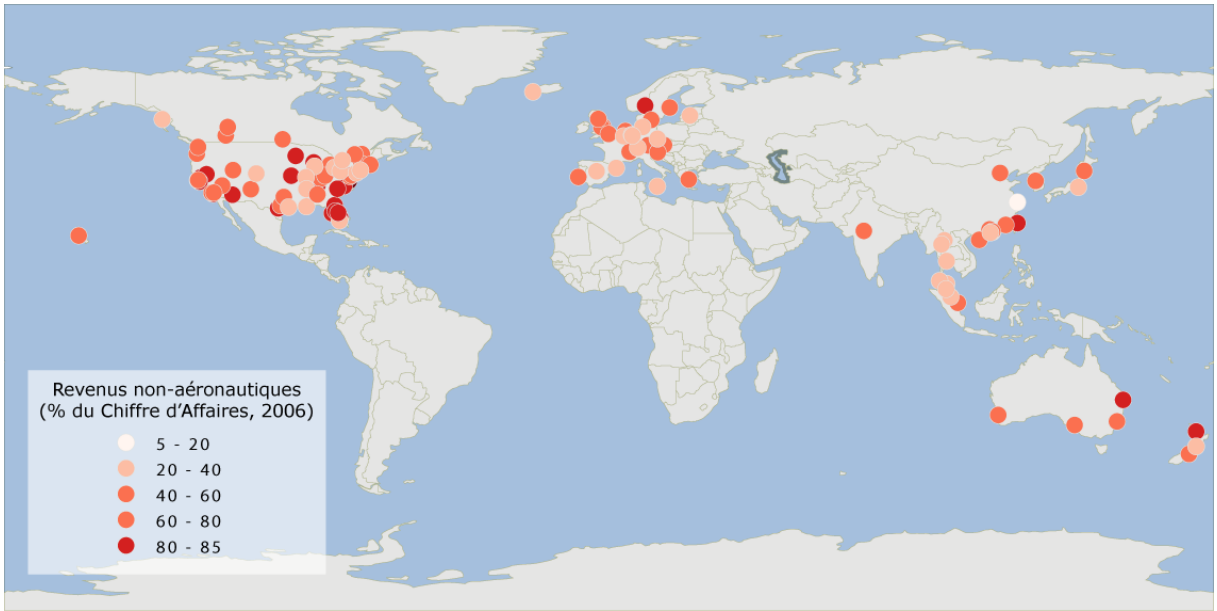


Clichés : L. Drevet-Démettre, août 2009 – Source des croquis : (GÜLLER, GÜLLER, 2003)

2. *Revenus de Paris-CDG reflétant la diversification fonctionnelle*

L'ouverture à ces activités diversifiées peut notamment se saisir d'un point de vue financier. Les activités non-aéronautiques doivent produire un niveau de revenus conséquent, voire supérieur aux revenus aéronautiques, selon l'équipe hollandaise (*ibid.*). Dans les bilans financiers des gestionnaires d'aéroports apparaît une distinction entre les revenus en relation avec des activités aéronautiques et ceux relevant d'activités non aéronautiques. Les revenus aéronautiques concernent les redevances prélevées par les autorités aéroportuaires auprès des compagnies aériennes en échange d'un service directement lié au transport aérien : redevances d'atterrissage et de décollage, de stationnement des aéronefs et d'utilisation des voies de circulation, ou encore les redevances au titre des installations pour le service passagers au sein de l'aérogare. Les redevances non-aéronautiques recouvrent l'ensemble des prestations dispensées sans lien avec le transport aérien, à l'image notamment des concessions commerciales, du stationnement dans les parkings, de la location de bureaux ou de tous autres revenus liés à l'immobilier aéroportuaire. À l'échelle mondiale, selon les données du projet d'analyse comparative au niveau mondial des performances aéroportuaires de *The Air Transport Research Society* (Selected papers from the 10th ATRS conference, Nagoya, Japan, 2006 : special issue, 2008), la plupart des grands aéroports du monde recouvrent, quelle que soit leur situation géographique, entre 45 % et 80 % de leurs recettes totales sur les services extra-aéronautiques, dont une fraction importante provient des concessions.

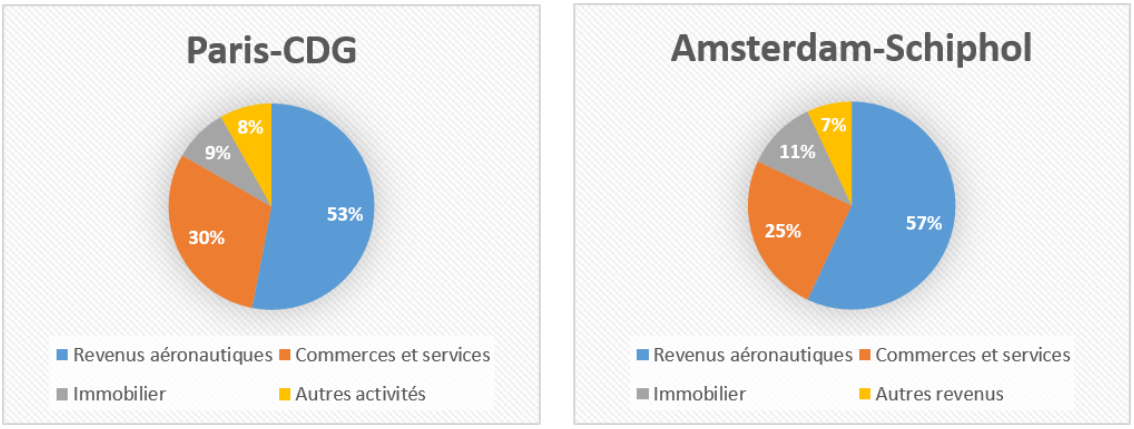
Carte n° 6 : Les revenus extra-aéroportuaires dans le monde



Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015 – Source : (Selected papers from the 10th ATRS conference, Nagoya, Japan, 2006 : special issue, 2008)

Sensibilisés au concept d'*airport city* par le modèle amstellodamois, les opérateurs de Paris-CDG ont amorcé le virage en direction de la diversification fonctionnelle depuis les années 1990. L'étude des revenus et du chiffre d'affaire des plateformes de Paris-CDG, affichés dans leur brochure annuelle de présentation des résultats (rédigée notamment à destination de leurs actionnaires)[139], révèle l'ampleur de cette diversification par l'écart qui se creuse entre revenus aéronautiques et non-aéronautiques dans le chiffre d'affaire de l'aéroport.

Figure n° 12 : Répartition des revenus de Paris-CDG et d'Amsterdam-Schiphol en 2012



Source : « Présentation des résultats », Aéroports de Paris et « Facts and figures », Schiphol Group - 2012

Suivant le modèle d'Amsterdam-Schiphol, les résultats de Paris-CDG montrent la domination certes persistante mais dorénavant faible des activités aéronautiques dans le chiffre d'affaire. D'autres activités apportent 47 % des revenus de ces aéroports, identifiés comme étant les commerces et services, l'immobilier et les revenus autres (sur lesquels nous reviendrons en deuxième partie de ce chapitre), soit davantage qu'Amsterdam-Schiphol : la diversification semble donc quantitativement plus avancée à Paris-CDG, malgré le rôle précurseur de l'aéroport hollandais. Les commerces et services sont les secteurs les plus développés, fournissant jusqu'à un tiers des revenus de Paris-CDG.

[139] Il s'agit de la « Présentation des résultats » d'*Aéroports de Paris*, disponibles en ligne à l'adresse https://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/relations-investisseurs/information-financi%C3%A8re/r%C3%A9sultats-et-chiffre-d'affaires/2013/presentation-resultats-annuels-2014.pdf?sfvrsn=6 (Dernière consultation le 24 juin 2015) et du « *Facts and figures* » du Schiphol Group, également disponibles en ligne à l'adresse http://www.schiphol.nl/SchipholGroup/Company1/Statistics/FactsFigures.htm (Dernière consultation le 24 juin 2015). Ces brochures sont disponibles sur les sites internet des deux gestionnaires et réactualisées chaque année.

B. Contexte

La diversification fonctionnelle est donc avérée à Paris-CDG. Inspirée de l'expérience amstellodamoise, les facteurs explicatifs de sa mise en place relèvent d'un contexte aussi bien national qu'international.

1. Contexte national : une idée ancienne

La notion de ville aéroportuaire n'est pas nouvelle à Paris-CDG. Comme l'a indiqué Pierre Vidailhet, il est important de rappeler que l'idée de faire de l'aéroport un organisme urbain remonte à la fin de la Seconde Guerre mondiale, en ce qui concerne le contexte français (Entretien du 27 mars 2009). Secrétaire général du ministère de la guerre dans le Gouvernement Provisoire de la République Française du Général de Gaulle, Alain Bozel rédige en 1944, de sa propre initiative, une note pour le Général intitulée « L'aéroport de Paris » : celui-ci propose la création d'un aéroport de taille internationale aux portes de Paris. Selon lui, il est fondamental que Paris capte les flux aériens. Pour cela, il ne peut être question de construire un modeste aérodrome. Au-delà de simples installations techniques, l'aéroport doit être pensé comme une « *vraie ville nouvelle, entièrement conçue pour les services multiples qu'elle aura à rendre, et prête à toutes les extensions et les transformations du progrès* ». Pour mener ce projet à bien, il signale qu'il conviendrait de faire appel à « *des techniciens de grande classe* », de « *vrais pionniers* » et de les regrouper en « *une équipe cohérente et indépendante, entièrement au service de l'idée* » (BOZEL., 2005 : 7-24), le futur Aéroports de Paris. Alain Bozel conçoit alors l'aéroport comme une ville idéale, capable de relever la France en ruine (LEBAILLY, SIMON, 2007 : 129). Ces textes fondateurs ont été ressortis par Aéroports de Paris lors de l'arrivée du nouveau Directeur Général du groupe à la fin de l'année 2001, celui-ci souhaitant reconstruire et renforcer l'identité du groupe, en prévision de l'entrée en bourse en 2005. Toutefois, si ces textes sont à l'origine de la résurgence du concept de ville aéroportuaire dans l'esprit des opérateurs de Paris-CDG, ils s'inspirent du concept théorisé plus tardivement d'*airport city* pour la mettre en œuvre.

L'association de l'aéroport à la ville est donc ancienne et tarde à se mettre en place. Le déclencheur des politiques aéroportuaires allant dans ce sens repose sur un bouleversement international des logiques du transport aérien.

2. Contexte international : la privatisation aéroportuaire

En effet, cette évolution est à replacer dans le contexte plus général du transport aérien et plus précisément dans celui de la privatisation progressive des autorités aéroportuaires, amorcé depuis les années 1970.

a. Logiques de privatisation

La privatisation est un des aspects des réformes économiques visant à réduire le rôle du secteur public et à accroître celui du secteur privé dans la fourniture d'infrastructures et de services publics. La privatisation abolit le statut de monopole des entreprises d'État, notamment celui des autorités aéroportuaires[140]. Le secteur des transports est souvent précurseur dans ce processus.

Tableau n° 19 : Les degrés de privatisation des aéroports

Degrés de privatisation des aéroports				
Propriété	Publique	Publique	Publique /Privée	Privée
Investissement	Public	Public / Privé	Privé	Privé
Gestion	Public	Privé	Privé	Privé
Types de participation du secteur privé	Contrats de services Concessions de commerce / service	Contrat de gestion de sercteurs aéroportuaires Financement de projet Rôle de bâtisseur	Concession entière de la gestion de la zone aéroportuaire	Assurer la rentabilité de l'espace aéroportuaire

Source : (ACRP, 2012)

Aujourd'hui, plusieurs degrés de privatisation sont observables dans le monde (Tableau n° 19), de la privatisation partielle par contrat de services (simple délégation de la gestion d'une activité relevant du secteur public à un opérateur privé, sous forme de contrat, par exemple de la maintenance, de la conception architecturale, du système de bagages, etc.), qui concerne un très grand nombre d'aéroports dans le monde à la privatisation totale (supposant que le propriétaire de la plateforme et pas seulement son gestionnaire soit privé)[141]. Le groupe British Airport Authorities (BAA), aujourd'hui Heathrow Airport Holdings, est un moteur du mouvement de privatisation aéroportuaire dans le monde (Encart n° 4).

---

[140] Dans les années 1980, 70 % des cessions d'entreprises d'État ont été réalisées dans les pays développés, principalement en Europe occidentale (avec pour chef de file le Royaume-Uni et la France). Dans les années 1990, le processus s'est étendu en Europe centrale et orientale, en Asie de l'Est et du Sud-Est, jusqu'à devenir un phénomène mondial (ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, 1999 : 19) (Figure n° 13).

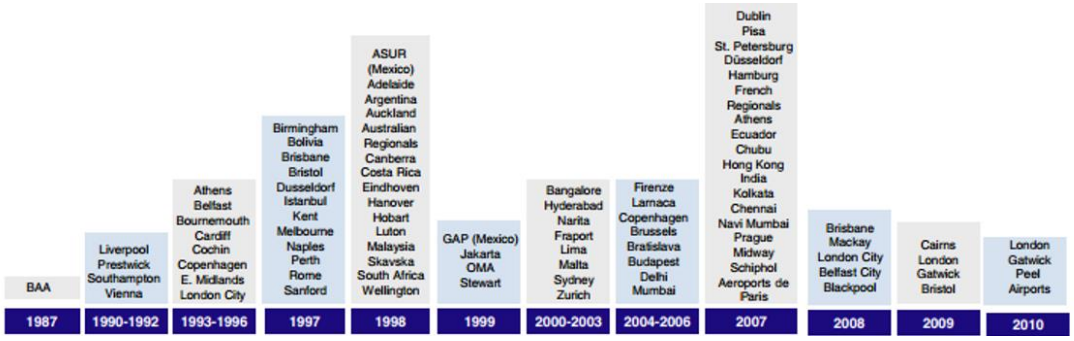
[141] Plusieurs degrés de privatisation intermédiaires sont à relever : le contrat de management (à l'image de l'aéroport d'Indianapolis) qui délègue la gestion des parkings, terminaux, etc. à des opérateurs privés ; la privatisation du financement et du développement des terminaux, parkings, etc. (comme le Terminal 4 de New-York-JFK) ; ou encore la privatisation complète par le biais d'une location à long terme (aéroport de Chicago-Midway) sans être pour autant un aéroport appartenant à un propriétaire privé (ACRP, 2012 : 4-8).

Encart n° 4. Heathrow Airport Holding – Privatisation et déterritorialisation

La British Airports Authority voit le jour en 1966 afin d'assurer la gestion des quatre aéroports nationaux britanniques à l'époque, à savoir Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Stansted et Pretwick. Son obédience fut élargie aux aéroports écossais de Glasgow, Edimbourgh et Aberdeen dans les années suivantes. L'entreprise est privatisée en 1987 à l'initiative du gouvernement Thatcher et devient propriétaire des aéroports sous sa responsabilité. Elle possède ainsi l'aéroport d'Aberdeen, d'Edimbourg, de Glasgow, de Londres Heathrow, de Londres Stansted et de Southampton. L'aéroport de Londres-Gatwick ayant été vendu en 2009 à un fond spécialisé. La recherche de profits entraîne l'extension à l'international des activités du groupe, notamment avec des contrats de gestion d'aéroports à Boston (l'aéroport international Logan), à Baltimore-Washington (l'aéroport international Thurgood Marshall), à Melbourne et à Perth en Australie ou encore à Naples.

L'exemple de BAA permet d'observer le transfert de compétences territoriales des autorités aéroportuaires : profondément liées à un ou plusieurs aéroports nationaux à leur création, elles se déterritorialisent pour élargir leur champ d'action aux plateformes du monde entier.

Figure n° 13 : La privatisation aéroportuaire dans le monde



Source : (ACRP, 2012 : 13)

Crée le 24 octobre 1945 par une ordonnance du Général De Gaulle, Aéroports de Paris fut également touché par le mouvement international de privatisation. Auparavant établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, le 22 juillet 2005, le groupe devient une société anonyme suite à l'entrée en vigueur du décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 en application de la loi n°2005-357, ouvrant la voie à sa capitalisation boursière[142]. Toutefois, lors de l'ouverture du

[142] Une société anonyme est une société commerciale au capital constitué par voie de souscription d'actions, dans laquelle les actionnaires ne sont responsables du paiement des dettes sociales qu'à hauteur de leur apport.

capital en 2006, l'État est resté l'actionnaire principal, n'octroyant à Aéroports de Paris qu'une autorisation d'exploiter les aéroports franciliens sans limitation de durée. Aujourd'hui, l'avenir d'Aéroports de Paris est encore flou : malgré son projet de cessions de titres, l'État demeure majoritaire au capital (juste au-dessus des 50 % du capital). La privatisation n'est donc encore que partielle.

b. Impacts sur la gestion financière de l'aéroport

Dans sa forme la plus aboutie, la privatisation coupe totalement les aéroports de ce qui fut longtemps leur principale source de revenus du temps où l'aéroport était un fleuron national avant d'être une infrastructure mondialisée : les subventions de l'État. Lorsque la privatisation n'en est encore qu'à son ébauche, l'État demande aux autorités aéroportuaires d'alléger le poids financier public que constitue l'aéroport, comme c'est le cas à Paris ou encore à Bruxelles. Le désengagement des États leur impose de trouver par elles-mêmes les ressources destinées à couvrir les dépenses de fonctionnement et d'investissement. Les aéroports ne peuvent plus reposer uniquement sur les subventions de l'État. Au-delà, l'objectif des opérateurs aéroportuaires est maintenant la maximisation des profits. De fait, ils sont amenés à diversifier leurs sources de revenus et par conséquent à développer de véritables logiques entrepreneuriales, éloignées voire contradictoires avec les logiques de gestion d'une infrastructure publique.

De plus, compte tenu des aléas qui peuvent toucher le marché aéronautique, les autorités aéroportuaires cherchent à dépasser leur dépendance vis-à-vis des revenus purement aéronautiques. Par exemple la crise financière puis économique de 2008 a profondément touché le transport aérien[143] : le trafic a marqué le pas[144], provoquant la baisse des redevances aéronautiques. Cette méfiance vis-à-vis des revenus aéronautiques est également accrue par leur rigidité, dans la mesure où ils font souvent l'objet d'une réglementation et d'une régulation, fixée par l'État. Les faibles bénéfices effectués par les activités aéroportuaires ne suffisent pas pour assumer les investissements que demandent l'expansion ou l'entretien de l'infrastructure aéroportuaire. Par conséquent, afin d'assurer la survie de l'infrastructure dans le nouvel environnement concurrentiel aéroportuaire, de permettre son développement constant, de financer les projets d'investissement, les autorités aéroportuaires diversifient leurs activités et apprennent à gérer l'aéroport comme une entreprise. Dès lors, la production aéroportuaire devient plus complexe

[143] Selon l'Association du transport aérien international (IATA), vingt-cinq compagnies ont mis la clé sous la porte depuis le début de l'année. Au cours des six mois qui avaient suivi les attentats du 11 septembre 2001, seulement huit compagnies avaient cessé leurs activités dont Swissair et la belge Sabena (source : *Le Monde*, 26 juillet 2008, « Les compagnies aériennes incapables de résister à l'envolée du prix du pétrole »).

[144] En septembre et octobre 2008, le trafic de passagers a connu un recul de respectivement -2.9% et –1.3%. Le trafic de marchandises a connu une baisse encore plus forte de -7.9 % en octobre, la plus importante depuis les attentats du 11 septembre 2001.

par sa multifonctionnalité, bien éloignée de la gestion d'une « simple » infrastructure de transport.

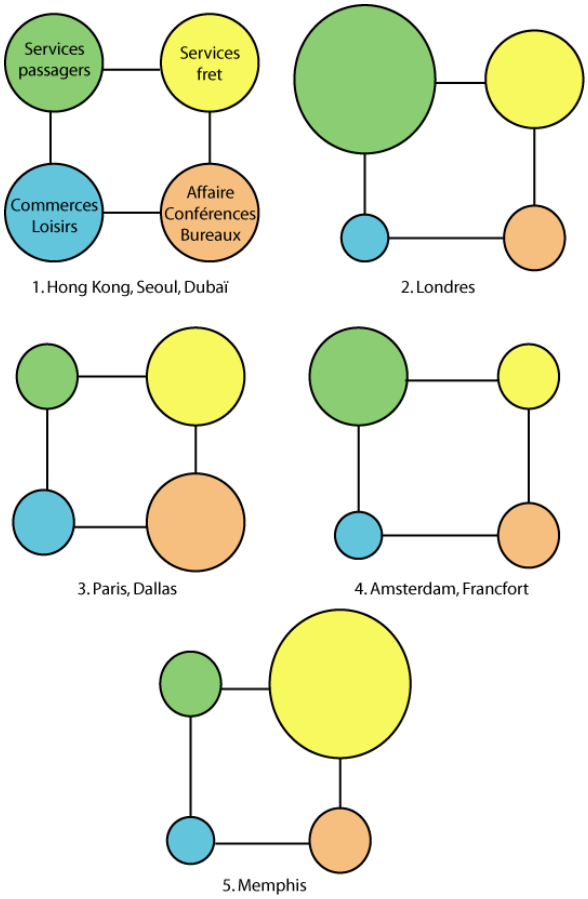
C. Diversité des modèles et situation parisienne

Si tous les aéroports affichant le label *airport city* dans leurs stratégies de développement (Chapitre 3) connaissent un processus de diversification fonctionnelle structuré autour des quatre pôles définis par l'équipe hollandaise d'Amsterdam-Schiphol, le modèle n'est pas le même pour tous.

1. Le schéma en quatre pôles

Les quatre pôles ne sont pas nécessairement développés ou ne connaissent pas le même niveau de développement (Figure n° 14).

Figure n° 14 : Diversité des modèles économiques des *airport cities*



Chaque pôle est représenté par un cercle, dont le diamètre varie en proportion de la part que chaque activité occupe dans le modèle économique de l'aéroport observé. Le type 1 (Hong Kong) est un modèle présentant un équilibre des quatre pôles. Le type 2 (Londres-Heathrow) privilégie le développement des commerces dans les terminaux, à destination des passagers. L'aéroport souffre du peu de place disponible pour le développement de services de fret et de parcs d'affaires, souvent repoussés à l'extérieur de la plateforme. Le type 3 (auquel appartient Paris-CDG) concentre son développement sur l'activité cargo et l'activité d'affaire. L'aéroport souffre de l'étroitesse des terminaux, limitant les possibilités de développement des commerces et services à destination des passagers. Le type 4 (Amsterdam-Schiphol et Francfort-Hahn) développe principalement les commodités et commerces à destination des passagers, dans les terminaux et dans une moindre mesure les activités cargo et de bureaux. Enfin, l'aéroport de Memphis (type 5) est l'archétype de l'aéroport-cargo (il s'agit du premier mondial). Les autres pôles sont négligés par les stratégies des gestionnaires.

Pour résumer, quatre tendances peuvent être identifiées :

- Si les cercles supérieurs sont plus gros que les cercles inférieurs, l'aéroport est orienté vers la fonction initiale de transbordement de l'infrastructure ;
- Si les cercles inférieurs sont plus gros que les cercles supérieurs, la diversification fonctionnelle l'emporte sur la fonction initiale de l'aéroport ;
- Si les cercles de gauche sont plus gros que ceux de droite, l'*airport city* est orientée vers le voyageur-consommateur ;
- Si les cercles de droite sont plus gros que ceux de gauche, l'*airport city* est orientée vers l'activité d'affaire.

Source : SCHAAFSMA, AMKREUTZ, GÜLLER, 2008 : 118-121 / Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Les aéroports européens accordent une place plus importante aux services aux passagers et aux activités de bureaux et d'affaires, les aéroports américains à la fonction cargo (s'apparentant alors davantage à des *cargo cities*). Si les aéroports des Nouveau et Vieux continents ont adopté le concept *a posteriori,* il n'en va pas de même pour les aéroports asiatiques. Ceux-ci ont vu leurs infrastructures se développer récemment, soit parallèlement soit après l'émergence du concept d'*airport city*. Par conséquent, dès les premiers plans masses de l'infrastructure, les opérateurs se sont efforcés d'appliquer la formule magique de l'*airport city* dans son intégralité, d'où l'équilibre qui semble régner entre les quatre pôles du modèle. Les aéroports asiatiques ne sont pas confrontés aux mêmes contraintes de développement de leur *airport city*. Par conséquent, bien que les aéroports européens soient les instigateurs de la diversification aéroportuaire, les aéroports asiatiques sont aujourd'hui les modèles les plus aboutis d'*airport cities*.

Du point de vue des formes spatiales, les organisations sont tout autant plurielles et témoignent de la construction progressive et encore inachevée du concept. Cela atteste également de la difficulté d'appliquer un nouveau modèle de développement à des infrastructures préexistantes et structurées bien avant l'apparition de la diversification fonctionnelle.

2. *Caractères de l'airport city parisienne*

Pierre Vidailhet affirme que les structures spatiales des *airports cities* diffèrent profondément d'un aéroport à l'autre, les stratégies de développement appliquées à Paris-CDG exprimant alors une spécificité parisienne à l'échelle mondiale.

> « Ce qui est sûr c'est que s'il y a une airport city développée à Paris, elle est spécifique. Ce n'est pas la copie de Schiphol, ce n'est pas la copie de Francfort, il y a des particularités propres. Ils posent une vraie question conceptuelle. » Pierre Vidailhet (Entretien du 27 mars 2009).

S'ils s'inspirent des expériences européennes et plus largement internationales de l'*airport city*, les opérateurs de Paris-CDG produisent un objet spécifique, s'adaptant à la forme aéroportuaire déjà existante : la multipolarité parisienne en est une manifestation spatiale, mais le poids accordé à chacun des pôles d'activités dégagés par l'équipe aéroportuaire en est une autre plus fonctionnelle. Ces manifestations spatiales et fonctionnelles sont développées dans la deuxième partie de ce chapitre.

II. Expressions parisiennes de la diversification fonctionnelle

Les nouvelles logiques entrepreneuriales d'Aéroports de Paris se lisent à travers l'approche sélective du concept et des expériences internationales de la diversification fonctionnelle. Ainsi les spécificités de l'*airport city* parisienne se lisent aussi bien fonctionnellement que spatialement. Ainsi, si les opérateurs parisiens s'appuient sur les quatre pôles dégagés par l'équipe hollandaise d'aménagement et d'architecture aéroportuaires, ils accordent une place profondément différenciée à chacun de ses pôles, en amplifiant les activités de services et fret ainsi que les activités commerciales et de loisirs (Figure n° 14). Spatialement, la diversification fonctionnelle se traduit par une sortie progressive des limites du terminal dans un premier temps, puis des limites de la zone aéroportuaire dans un deuxième temps : l'aéroport change d'échelle.

A. À l'échelle du terminal, la « ville franchisée » (MANGIN, 2004)

La principale transformation fonctionnelle de l'*airport city* parisienne se traduit par la progressive mutation des terminaux en véritable centre commercial. Les médias reviennent régulièrement sur ce phénomène[145], puisqu'il est la manifestation la plus visible aux yeux du grand public de la mutation de l'infrastructure aéroportuaire. Le passager devient un client et non plus seulement un citoyen auquel il faut fournir un service public de qualité. L'activité commerciale est particulièrement la cible de stratégies de développement de la part des autorités aéroportuaires.

> « L'ambiguïté est là : l'usager est devenu un client. Moi quand je suis arrivée en 2004, quelqu'un m'a dit : « mais le marketing à quoi ça sert ? On est en situation de monopole, les clients ne viennent pas ici pour faire les boutiques, mais pour prendre un avion. » En réalité, il faut que les clients soient contents d'être là, et ce n'est pas un hasard s'il y a une direction de la satisfaction clients (apparue il y a moins d'un an). Demain, qu'est-ce qui pousse un Hongkongais qui va à New York de faire sa connexion à Paris, plutôt qu'à Amsterdam, plutôt qu'à Londres ? Rien ! Aujourd'hui, on peut choisir son aéroport de transit lorsque

[145] *Le Monde* du 8 mars 2014, supplément *Eco et entreprises*, article de Guy Dutheil : « Magasin chic : l'autre activité d'Aéroports de Paris » (p.2) ou encore dans *Le Monde Diplomatique* de février 2013, article de Philippe Rekacewicz, intitulé « Aéroports, de l'espace public à l'espace privé », disponible en ligne http://www.monde-diplomatique.fr/2013/02/REKACEWICZ/48733 (Dernière consultation le 10 mai 2015).

l'on réserve un billet sur des transatlantiques, ou des très longs courriers, selon les compagnies aériennes, etc. Du coup, on va jouer sur l'offre des services et des commerces (…). » Frédérique Serin, Responsable du Pôle Enquêtes et Études Clients d'Aéroports de Paris (Entretien du 5 mai 2009).

Si une accélération récente de la mercantilisation des terminaux est évidente, la relation entre commerces et aéroports est ancienne.

1. *Histoire du* Duty free *ou exploitation de l'aterritorialité aéroportuaire*

Très précocement, l'aéroport a vu ses activités se diversifier, et cela, en premier lieu, en direction des activités commerciales. Cela débute dans les années 1920, alors que l'aéroport reçoit davantage de spectateurs, friands de spectacles aériens, que de véritables voyageurs. Déjà à cette époque, les gestionnaires d'aéroport accroissent leurs revenus en associant au billet d'entrée payant, une offre de restauration ainsi que des boutiques de souvenirs. Par la suite, l'omniprésence commerciale est introduite par l'aéroport d'Ildewild, à proximité de New York, précurseur dans le domaine. En 1947, le magazine *Fortune* rapporte que les concessions commerciales y représentent plus du tiers des revenus aéroportuaires. L'architecte Wallace Harrison fut l'un des premiers à comprendre l'ampleur du potentiel des commerces dans un aéroport.

> « Travel, especially on vacation or expense account, puts people, including greeters and handkerchief, in a spending mood. And when people have time on their hands – as they often do at an airport – they will spend out of boredom. » « Airport Honky-Tonk » in *Fortune*, Septembre 1947, cité par Alastair Gordon (GORDON, 2008 : 152-153).

L'Europe a ensuite très rapidement emboité le pas à Wallace Harrison, pour finalement dépasser le maître américain. En 1947, la première boutique de souvenirs ouvre ses portes en Irlande, à l'aéroport de Shannon, suivie dès 1951 par la première boutique *duty free* d'aéroport, dont le Docteur Brendan O'Regan[146] fut l'instigateur. Aux débuts, celle-ci était destinée aux voyageurs transatlantiques, en escale, le temps que l'avion fasse le plein de carburants. L'argument du Docteur O'Regan fut d'affirmer que ces passagers captifs avaient passé les procédures de contrôle de passeport, et par conséquent pouvaient profiter de leur **aterritorialité** en échappant aux taxes sur les achats durant leur transit. Progressivement, ce privilège fut élargi à tous les passagers embarquant pour un vol international et diffusé dans le monde

[146] Après avoir été directeur d'hôtel en Irlande, le Dr Brendan O'Reagan devint contrôleur de la restauration et de l'organisation des ventes à l'aéroport de Shannon. Il est également célèbre pour avoir ouvert une école hôtelière de renom.

entier, comme en témoigne la Convention de New York de 1954, reconnaissant ce droit à tous les passagers internationaux. Originellement, la boutique se situait côté terre : les passagers commandaient leurs produits, qui leur étaient ensuite livrés à l'entrée de l'avion, scellés dans un sac étanche. En 1959, une boutique côté air, correspondant aujourd'hui à la zone réservée (Chapitre 1), finit par être autorisée par les autorités. Cette première boutique vendait exclusivement de l'alcool et du tabac[147], ce qui demeura longtemps comme une tradition commerciale aéroportuaire. Dans les années 1960, deux entrepreneurs américains s'engouffrent dans la brèche et fonde leur marque qui deviendra mondialement connue et présente dans les aéroports du monde entier[148] : les boutiques DFS (*Duty Free Shops*).

Si le mouvement est initié depuis la première moitié du vingtième siècle avec les boutiques *duty free*, l'appétence commerciale des terminaux connait un essor incontestable depuis les années 1990, essor impulsé par les aéroports européens et qui sera repris plus tardivement dans les aéroports américains, avant d'être développé à l'extrême par les plus récents aéroports asiatiques.

2. « Des magasins avec des avions autour » *(BELLANGER, DEVOS, 1999 : 53)*

Parmi les redevances extra-aéronautiques, les revenus commerciaux s'érigent à la fois comme adversaire et partenaire de la fonction transport de l'infrastructure (qui ne compte plus que pour moitié du chiffre d'affaire). Ceux-ci reposent sur un régime de concession, c'est-à-dire la location des espaces commerciaux par les enseignes souhaitant opérer à l'aéroport, auquel s'ajoute un pourcentage reversé aux gestionnaires de l'aéroport, calculé à partir du chiffre d'affaire réalisé par les commerces et services. Les autorités de l'aéroport participent ainsi directement à leurs performances économiques et le terminal s'érige comme un espace profondément franchisé au sens de David Mangin (MANGIN, 2004).

a. La croissance globale de l'offre commerciale

À l'intérieur des terminaux, depuis une à deux décennies, l'activité commerciale connaît une forte croissance numérique et spatiale. Les boutiques ont progressivement colonisé les terminaux aéroportuaires. À Paris-CDG, en 2014, elles couvrent 56 700 mètres carrés de surface, ce qui dépasse l'offre du *Printemps Haussmann*, comme le signale Edward Arkwright, Directeur général adjoint finances

[147] Source : site officiel de l'aéroport de Shannon. http://www.shannonairport.ie/ (Dernière consultation le 4 septembre 2014)
[148] Initialement ouverte à Hong Kong, cette boutique fut rapidement

et stratégie d'*Aéroports de Paris*[149]. Il s'agit du résultat d'une stratégie lancée plus tardivement qu'à Schiphol, en 2004, mais une stratégie extrêmement performante et efficace : en moyenne un usager-voyageur de Paris-CDG dépense 17.20 euros en 2013 contre 16.50 euros à l'aéroport de Schiphol, pourtant cathédrale du commerce aéroportuaire ; alors qu'en 2006, un passager en partance de Paris-CDG ne dépensait que 10 euros, ce qui était très loin de la rentabilité de Schiphol qui culminait alors à 15 euros.

> « Nous avons lancé un vaste programme de développement des surfaces commerciales avec une augmentation de plus de 29% entre 2004 et 2008. L'ouverture de nouvelles boutiques, la rénovation de zones commerciales, l'enrichissement de l'offre et une gestion optimisée des flux de passagers ont entrainé de belles performances pour l'année 2008 avec une croissance de 9,5% du chiffre d'affaires. » Pierre Graff, Président directeur général d'Aéroports de Paris de 2003 à 2012, « Présentation des résultats » d'Aéroports de Paris [150].

Les surfaces commerciales ont augmenté de 35% depuis 2004 dans les aéroports parisiens[151], conformément à la stratégie et aux chiffres prévisionnels annoncés cette année-là. Aéroports de Paris propose à ses clients près de 600 points de vente dont 232 boutiques et 124 bars et restaurants ouverts 7 jours sur 7.

En 2006, dans la *Document de base* produit par Aéroports de Paris à destination de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) en vue de son enregistrement pour son introduction en bourse, il était prévu une « *hausse de la densité commerciale de l'ordre de 20% en atteignant 624m2 par millions de passagers internationaux au départ, en 2010* »[152]. La majorité des nouvelles surfaces commerciales ont été créées en 2007 et en 2008, atteignant 13 000 m² additionnels. Les nouvelles zones commerciales sont intégrées aux projets de nouveaux terminaux et de nouveaux satellites (S3 et S4) mais aussi aux opérations de rénovation des terminaux existants : le terminal originel 1 a achevé sa rénovation en mars 2009 avec 4800 m² de commerces au total.

---

[149] Source : *Le Monde* Supplément Eco & Entreprises, 8 mars 2014, article «Magasin chic, l'autre activité d'Aéroports de Paris », p.2.

[150] « Présentation des résultats » d'*Aéroports de Paris*, disponibles en ligne à l'adresse https://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/relations-investisseurs/information-financi%C3%A8re/r%C3%A9sultats-et-chiffre-d'affaires/2013/presentation-resultats-annuels-2014.pdf?sfvrsn=6 (Dernière consultation le 24 juin 2015)

[151] Source : *Les Echos*, n°21000 du 23 Aout 2011, « G*ares et aéroports font du commerce une priorité »,* p.21

[152] Une enquête de LSA Expert de mars 2014 portant sur la densité commerciale dévoile que la densité commerciale moyenne pour les 200 premières villes françaises est de 0.76 m² par habitant. Avec cette augmentation, Aéroports de Paris propose une moyenne de seulement 0.000624 m² par passager. Toutefois, les voyageurs-cibles ne faisant que traverser l'aéroport, n'y habitant pas au sens strict, les valeurs ne sont guère comparables.

b. L'aéroport, lieu de surconsommation

Les efforts déployés par les autorités aéroportuaires ne sont pas vains. Au contraire, ils sont impulsés par l'extraordinaire rentabilité des commerces. Plusieurs facteurs concourent à expliquer ce phénomène de réelle surconsommation. Il faut évidemment évoquer les flux gigantesques de passagers déversés dans les halls d'aéroports. Les 62 millions de passagers internationaux par an de l'aéroport de Paris-CDG constituent ainsi un formidable potentiel de rentabilité commerciale. D'autre part, ces millions de passagers, qui sont autant de clients potentiels pour les commerces de l'aéroport, passent de plus en plus de temps dans cet espace, en attente d'embarquer. Selon Pierre Bellanger, 75% des voyageurs passent plus d'une heure dans l'aéroport, 36% y séjournent plus de deux heures. Seuls 3% restent moins de trente minutes dans l'aéroport (BELLANGER, DEVOS, 1999 : 47). À Paris-CDG, 90 % des passagers, passent plus de 1h30 à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et 44 % plus de 3 h[153]. Les gens ont donc du temps, denrée de plus en plus rare dans le monde d'aujourd'hui. Les délais imposés par les formalités d'embarquement incitent les passagers à faire du lèche-vitrine, et à acheter. Les années passant, ils auront toujours plus de temps : la saturation des aéroports et les mesures de sécurité renforcées ont déjà multiplié les retards de vols. Les passagers aériens appartiennent, en outre, souvent à ces catégories socio-professionnelles disposant de revenus importants, mais qui n'ont pas le temps de les dépenser.

Il faut enfin approfondir la question du stress du passager aérien. Cet élément a un poids prépondérant dans l'explication de la surconsommation dans l'enceinte de l'aéroport. Même si, apparemment, tout concourt à faire du voyage aérien un mode de transport « commun », il n'en devient par pour autant banalisé. Voler reste un évènement extraordinaire, et est générateur de stress pour le passager. Mary-Pierre Bory, responsable marketing en 1999 chez Aéroports de Paris, affirme que toutes ses études confirment que les gens consomment dans les aéroports pour exorciser leur appréhension du voyage (*op.cit.* : 56). Un facteur simple pourrait venir compléter ce raisonnement : il n'est pas envisageable de partir en voyage sans argent.

Les passagers ont donc envie de consommer, ils ont du temps, et si l'offre commerciale correspond à leurs attentes, ils concrétisent leurs achats avec nettement moins d'hésitation que dans les commerces traditionnels. Les taux de concrétisation d'achat (« J'entre et j'achète ») sont exceptionnels, dépassent souvent les 70% dans les aéroports, contre environ 30% dans les commerces de centre-ville (*op.cit.* : 55). Le commerce d'aéroport rapporte alors énormément aux commerçants qui s'y sont installés, et grâce aux redevances, aux autorités aéroportuaires. La rentabilité au

[153] Enquête Aéroports de Paris de 2008, dont les résultats ont été diffusés dans la brochure « La stratégie des commerces 2011-2015 » d'Aéroports de Paris, publiée à l'occasion de la Journée des investisseurs de 2010.

mètre carré est trois à quatre fois supérieure à celle enregistrée dans les commerces de centre-ville.

Ce développement des espaces dédiés aux commerces des terminaux permet d'accroître les revenus aéroportuaires. En effet, avec une progression de 8.7% sur un an, le chiffre d'affaire tiré des commerces par *Aéroports de Paris* a atteint 386 millions en 2013. Celle-ci est bien plus rapide que la croissance du chiffre d'affaire total qui n'a progressé que de 4.3% pour atteindre 2.73 milliards d'euros. À mille lieux de sa fonction transport, le terminal devient de plus en plus un espace hypercommercial.

3. *La stratégie du parcours inévitable ou le balisage des itinéraires*

Si l'extraordinaire rentabilité des commerces d'aéroport repose sur un accroissement de l'offre proposée, la captivité du chaland et le stress du voyageur, elle est également amplifiée par la mise en place de stratégies de balisage des itinéraires des passagers, afin de les contraindre à traverser les zones commerciales. L'espace public aéroportuaire est progressivement grignoté par des dynamiques de marchandisation et de privatisation du terminal associées à des stratégies inédites d'organisation de l'espace et d'orientation des flux de passagers. Philippe Rekacewicz exprime cette évolution à travers son expérience de l'aéroport de Kristiansand, dans le sud de la Norvège, dans un intéressant article du *Monde Diplomatique* du mois de février 2013[154]. Il y relate son itinéraire dans le terminal récemment rénové[155], marqué par la disparition du couloir public menant aux portes d'embarquement, remplacé par une zone *duty free* devenu inévitable pour tout passager souhaitant rejoindre son vol : « a*ccéder aux portes d'embarquement ? Par ici, à travers le magasin. C'est après les caisses !* » l'informe l'agent de sûreté, le guidant dans son voyage aéroportuaire.

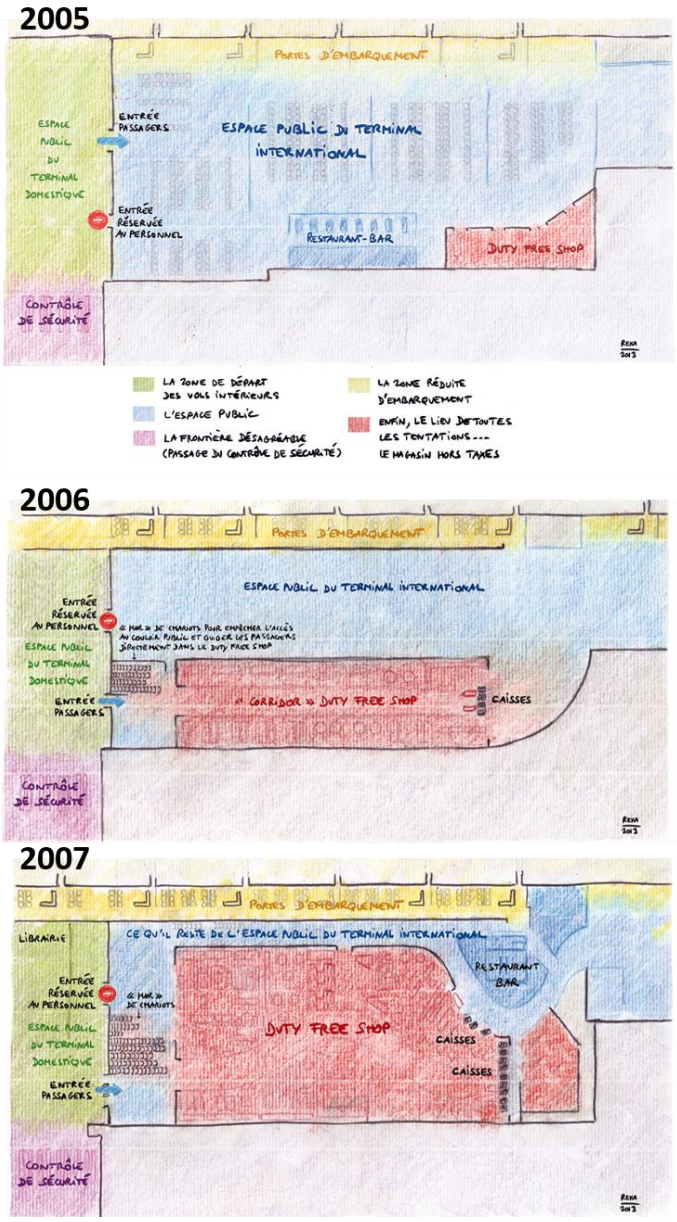
L'itinéraire est contraint et les repères du passager sont brouillés, notamment par le biais de la tenue vestimentaire similaire portée par les agents de sûreté et les vendeurs des boutiques du *duty free*, d'autant plus que les premiers servent souvent de rabatteurs aux seconds (les agents orientent les passagers vers les boutiques, sans leur communiquer l'itinéraire permettant de les éviter). Le brouillage est total : le terminal devient un lieu de surconsommation, parfois au détriment de la fluidité des flux, freinés par le chaland hésitant devant une tête de gondole, prenant le dessus sur le voyageur. Prendre l'avion et consommer sont deux actes devenus indissociables dans l'aéroport.

---

[154] Les analyses suivantes s'appuient sur le récit de Philippe Rekacewicz, paru dans *Le Monde Diplomatique* en février 2013 (Aéroports, de l'espace public à l'espace privé, 2013)
[155] Ce terminal a été rénové au milieu des années 2000.

Philippe Rekacewicz remarque que cette expérience norvégienne peut s'étendre à l'ensemble des aéroports mondiaux. Il signale ainsi que l'aéroport de Londres-Gatwick a installé ses toilettes principales à l'intérieur du *duty free* ou encore que les aéroports de Londres-Heathrow ou Milan ont fait disparaître les passages publics « libres ». Il élargit également son propos à l'aéroport d'Oslo donc il propose une schématisation explicite (Planche photographique n° 18).

Planche photographique n° 18 : « *L'aéroport à l'assaut des passagers* » (Aéroports, de l'espace public à l'espace privé, 2013) ou la dictature commerciale du terminal



Sur ces croquis réalisés par Philippe Rekacewicz de l'aéroport d'Oslo, il est aisé de remarquer l'ampleur prise par le *Duty free shop* en seulement deux ans. En 2005, l'espace public (en bleu) est encore vaste, laissant la place à de nombreux sièges à proximité des portes d'embarquement (en jaune). Le *Duty free shop* (en rouge) est mis à distance de ces dernières et des postes de contrôle de sûreté. En 2007, le magasin a vu sa superficie

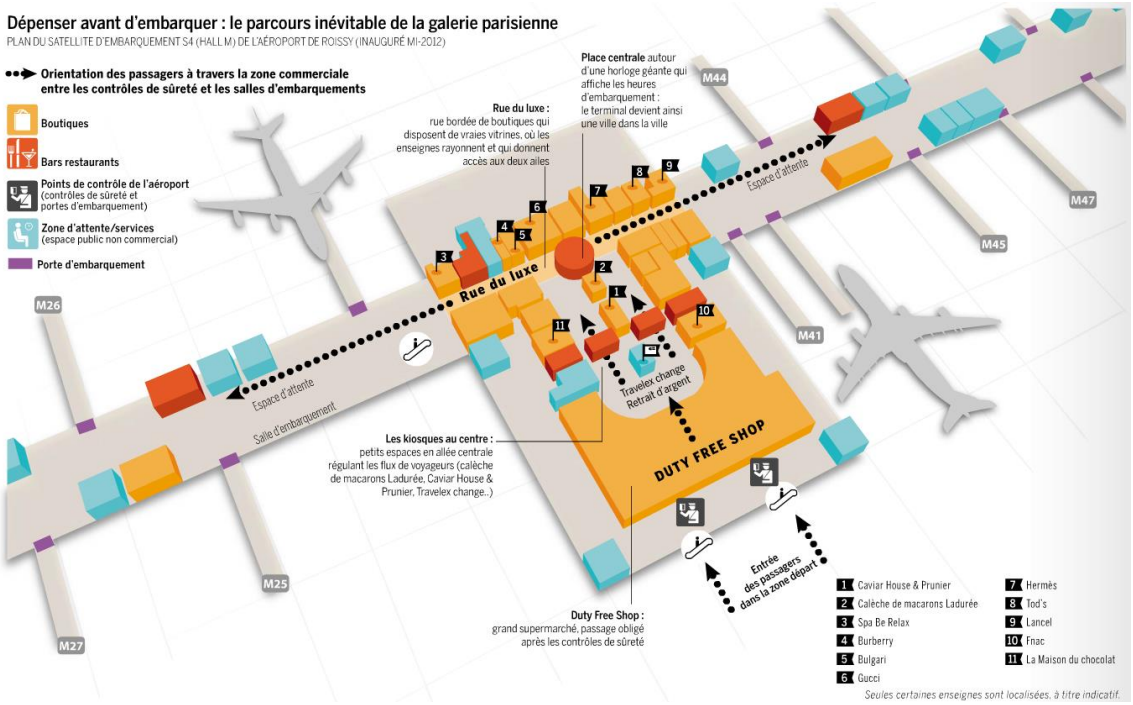
multipliée par cinq, sa localisation changé, valorisant la proximité avec les contrôles de sûreté, et est transformé en vaste corridor. Parallèlement, l'itinéraire des passagers est réorienté afin de les forcer à traverser le couloir commercial. L'espace public du terminal est amputé d'une partie de sa surface mais demeure dominant. En 2007, l'espace public a pratiquement disparu, envahi par le débordement du *Duty free shop*. Les passagers sont encore plus contraints par des artifices (« murs de chariots ») de traverser ce corridor devenu centre commercial.

Source : (Aéroports, de l'espace public à l'espace privé, 2013)

Cette réflexion portant sur les itinéraires contraints dans l'espace du terminal dans un but mercantile peut être appliquée à Paris-CDG. En effet, dans sa stratégie de développement des activités commerciales, l'aéroport parisien a été confronté à une inadaptation spatiale de l'ensemble du terminal 2. En effet, en privilégiant la logique des courtes distances offrant une grande fluidité à l'infrastructure et de la modularité (Chapitre 2), les aérogares semi-circulaires sorties de terre dans les années 1980 ne laissaient guère de place aux épanchements commerciaux. Par conséquent, face à l'augmentation du trafic et à la nécessité de bâtir des satellites supplémentaires, Aéroports de Paris privilégia des bâtiments à la largeur suffisante (satellites S3 et S4) et agencèrent dès la conception la dictature commerciale de l'espace (Figure n° 15). L'ouverture du satellite S4 en mai 2012 illustre cet agencement spatial. Celui-ci a été entièrement conçu dans l'esprit d'un grand magasin parisien, à l'image du *Printemps* du boulevard Haussmann. Ce seul bâtiment abrite 6 000 m² de commerces, de bars et de restaurants pour une superficie totale de 100 000 m² (25 000 m² sont dédiées aux salles d'embarquement)[156] : 6 % de la surface est dédiée à la fonction commerciale.

[156] Source : Dossier de Presse – *Service de Presse d'Air France*, « Embarquement pour le S4 ». Disponible en ligne : http://corporate.airfrance.com/fileadmin/dossiers/documents/dossiers_de_presse/Embarquement_pour_le_S4.pdf (Dernière consultation le 7 septembre 2014).

Figure n° 15 : Le satellite S4 de Paris-CDG, une dictature spatiale en faveur du commerce



Source : Le Monde, *Supplément Eco & Entreprises, 8 mars 2014, article «Magasin chic, l'autre activité d'Aéroports de Paris », p.2*

Dans le satellite S4 de Paris-CDG, le parcours du passager est contraint par les mêmes obstacles et les mêmes balisages qu'à l'aéroport d'Oslo, afin de l'inciter à consommer. Suite au passage des contrôles de sûreté, il est fortement suggéré au passager de traverser le *Duty free shop*. Il peut l'éviter en empruntant les étroits couloirs situés sur les côtés du magasin central, mais ceux-ci se révèlent rapidement être des impasses, butant sur de nouveaux commerces. À la sortie du *Duty free shop* et des bars et restaurants, l'entonnoir s'élargit sur la « rue du luxe », sans alternative possible pour rejoindre les salles d'attente et portes d'embarquement.

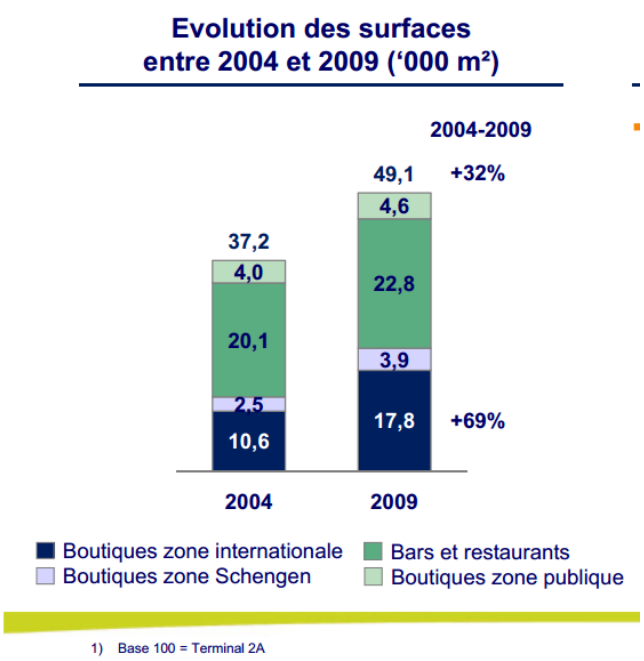
4. *Stratégies et disparités commerciales du terminal : effets de liminarité, de cloisonnements et de clubbisation*

Si l'augmentation des commerces est globale et étendue à l'ensemble des terminaux régis par Aéroports de Paris, un développement fortement différencié est à observer. Les disparités spatiales d'un point de vue commercial sont indéniables et expriment à la fois l'effet liminal, le renforcement des cloisonnements consuméristes et la *clubbisation* de l'espace du terminal.

Tout d'abord, la liminarité de l'espace aéroportuaire est stratégiquement exploitée afin d'augmenter la rentabilité des boutiques. Les commerces se situent

aussi bien en zone publique qu'en zone réservée. Toutefois, depuis plusieurs années, la stratégie des autorités aéroportuaires consiste à accroître l'offre en zone réservée où la concrétisation de l'achat est la plus probable. Le pourcentage du « j'entre-j'achète » y est plus élevé, compte tenu du temps dont dispose le passager (en zone publique, celui-ci est pressé et stressé par les procédures d'enregistrement et de contrôle qui l'incite à les satisfaire au plus vite, et par conséquent à passer de l'autre côté rapidement). *Aéroports de Paris* a ainsi multiplié les emprises commerciales en zones réservées depuis 2004. Ainsi, ouverte en juin 2007, la Galerie Parisienne propose un espace commercial de 4 600 m², en zone réservée, s'érigeant alors comme l'espace commercial aéroportuaire le plus vaste de France. Le terminal S4, lui-aussi intégralement situé en zone réservée, est venu doubler la mise en 2012. Héritage lointain du *duty-free* traditionnel, figure de l'aéroport, la répartition spatiale des commerces (en excluant les bars et restaurants) dans les terminaux parisiens révèle que pour près de 80% d'entre eux, l'implantation est réalisée en zone réservée (internationale et Schengen).

Figure n° 16 : Évolution des surfaces commerciales à Paris-CDG entre 2004 et 2009



Source : brochure « La stratégie des commerces 2011-2015 » Aéroports de Paris[157]*, publiée à l'occasion de la Journée des investisseurs de 2010*

[157]Source : http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/resources/31351780-b15e-44c7-86df-188d322791a8-Strat%C3%A9giedescommerces20112015.pdf (Dernière consultation le 20 mars 2015)

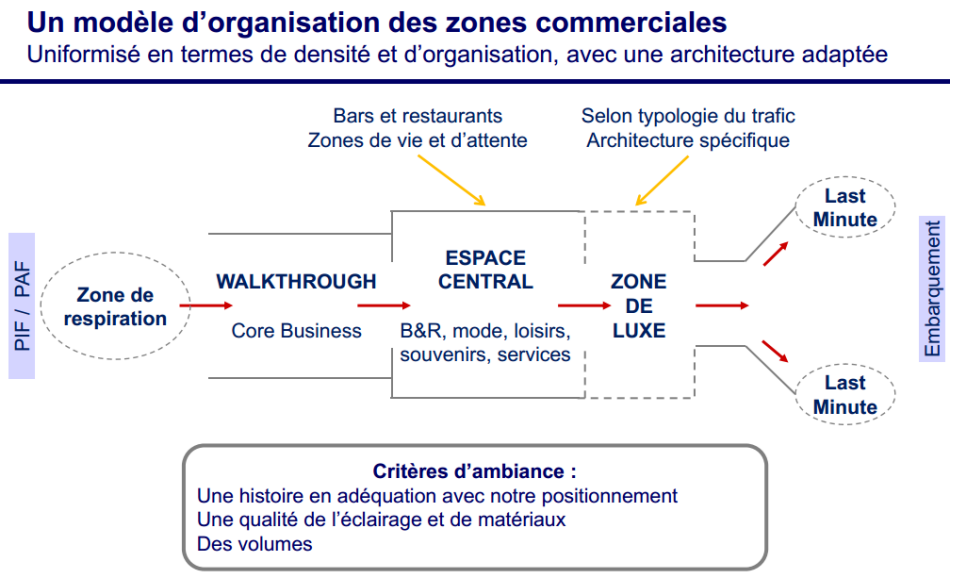
De plus, la diversification des types de commerces et des produits vendus est une nouvelle priorité de la direction Marketing, Commerces et Communication d'*Aéroports de Paris*, engendrant un renforcement des cloisonnements consuméristes, teintée de *clubbisation*. Au-delà de la trilogie traditionnelle alcool, tabac et parfum qui a fait l'identité commerciale aéroportuaire pendant des décennies, les autorités aéroportuaires se sont efforcées de diversifier la qualité de l'offre, comme de nombreux aéroports mondiaux. Celle-ci n'est pas le produit d'une spontanéité commerciale, qui consisterait à fournir aux marques et enseignes qui le demande des espaces, comme cela peut être le cas dans le centre-ville parisien. Les autorités aéroportuaires touchant un pourcentage sur l'activité commerciale de ces boutiques, elles choisissent les plus rentables : la sélection est rude et obtenir un emplacement dans un terminal devient un véritable privilège. Selon les terminaux, selon le profil des passagers, des enquêtes menées par la Direction Marketing, Commerces et Communication d'*Aéroports de Paris* permettent de définir les enseignes et produits qui seront les plus rentables et les plus efficients économiquement parlant.

> « Ensuite, en fonction de l'espace disponible et de la population : les enseignes luxe on les a plutôt mises sur les faisceaux (destinations) Asie, Amérique du Nord, sur du faisceau à fort pouvoir d'achat. Les voyageurs russes ont aujourd'hui un fort pouvoir d'achat. Là où les compagnies aériennes desservent Moscou, on va s'arranger pour qu'il y ait à côté de l'Armani, de l'Hermès. Par contre, sur une autre destination, on va mettre une boutique un peu plus variée, du type Printemps, ou du type Esprit, où il y a des prix plus attractifs. Je pense à des zones comme la zone internationale d'Orly Sud qui dessert essentiellement les pays du Maghreb. Il y a eu une étude récente sur « *est-ce qu'il y a un intérêt, une légitimité à installer du luxe très haut de gamme dans cet aéroport, par rapport aux besoins et aux attentes de la clientèle ?* ». On adapte. Dans le T2E, c'est très luxe, car c'est plutôt Amérique du Nord, plutôt Asie. Cela rentabilise aussi parce qu'il y a du monde. » Frédérique Serin, Responsable du Pôle Enquêtes et Études Clients d'Aéroports de Paris (Entretien du 10 juin 2009).

La rentabilité repose alors sur la sélectivité spatiale à l'intérieur du terminal, reposant sur l'identité fuyante du passager, définie par sa principalement par sa destination. Axées sur le luxe, l'architecture et la décoration du terminal 2E (T2E pour Frédérique Serin) ont été savamment étudiées afin de servir l'image d'Aéroports de Paris : tous les spots publicitaires sont ainsi tournés dans ce terminal, fréquenté uniquement par les passagers à destination de l'Amérique du Nord et de l'Asie. Cet effet de *clubbisation* se manifeste à travers les stratégies commerciales mais également à travers l'ensemble de l'organisation de l'espace aéroportuaire (Chapitre 8).

Entre balisage, itinéraires contraints et sélectivité de l'espace[158], les efforts déployés par Aéroports de Paris pour mettre en place des stratégies d'incitation à la consommation peuvent être illustrés par un extrait de la brochure « Stratégie des commerces 2011-2015 », publiée par Aéroports de Paris à l'occasion de la Journée des investisseurs de 2010 (Figure n° 17).

Figure n° 17 : Entre balisage et sélectivité, le modèle d'organisation des zones commerciales selon Aéroports de Paris (2010)



Le modèle d'organisation des zones commerciales, schématisé par Aéroports de Paris se lit de gauche à droite, simulant l'itinéraire d'un passager aérien. Suite au passage des contrôles de sûreté et de frontière (PIF et PAF), une zone de respiration est prévue pour laisser au voyageur le temps de refermer ses bagages ou de réenfiler ses chaussures, etc. Son itinéraire reprend par un couloir le conduisant directement à l'espace central, réunissant l'offre commerciale de la zone réservée du terminal. Aucune échappatoire n'est envisagée. La sélectivité et la *clubbisation* du terminal s'exprime ensuite par l'implantation potentielle d'une « zone de luxe » en fonction de la « typologie du trafic », autrement dit des destinations des passagers, informant souvent de son aptitude financière à dépenser. Ce n'est qu'après cette traversée commerciale que le voyageur pourra atteindre sa porte d'embarquement, au dernier moment (« last minute ») dans l'esprit des opérateurs aéroportuaires.

Source : *brochure « Stratégie des commerces 2011-2015 » Aéroports de Paris*[159], publiée à l'occasion de la Journée des investisseurs de 2010

À Paris-CDG, la diversification fonctionnelle portée par l'*airport city* semble d'abord s'exprimer en termes commerciaux. Toutefois, ce raccourci est le produit

[158] Il aurait également été possible d'aborder l'affichage publicitaire conséquent disséminé dans les terminaux de Paris-CDG. Jean-Baptiste Frétigny en propose une approche intéressante dans le chapitre six de sa thèse portant sur les mobilités et territorialités des passagers aériens (FRETIGNY, 2013).

[159] http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/resources/31351780-b15e-44c7-86df-188d322791a8-Strat%C3%A9giedescommerces20112015.pdf

d'une vision partielle de l'espace aéroportuaire qui serait réduite à l'échelle du terminal. À l'échelle de la plateforme, le deuxième pôle identifié par l'équipe hollandaise diffusant les principes de l'*airport city*, à savoir l'activité immobilière, prend tout son sens à Paris-CDG.

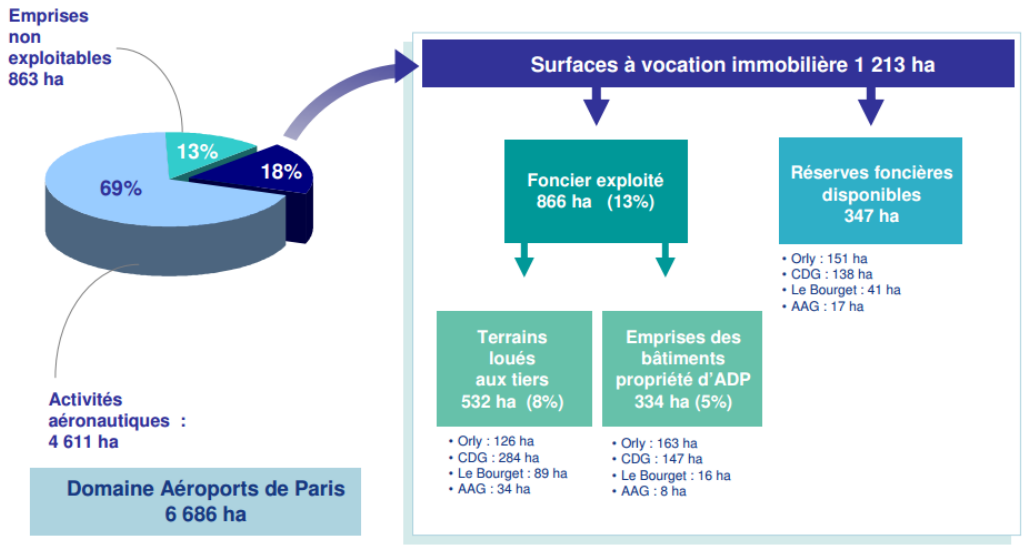
B. L'activité immobilière à l'échelle de la plateforme

L'activité commerciale est l'inscription économique et spatiale la plus visible de la diversification fonctionnelle aéroportuaire. Toutefois, cette dernière ne s'arrête pas à la porte des terminaux et s'étend à l'ensemble de la plateforme à travers une activité émergente : l'immobilier. L'immobilier apparaît ainsi comme la troisième source de revenus d'*Aéroports de Paris* si l'on observe les résultats financiers que le groupe publie chaque année. Ce secteur a émergé depuis les années 2000.

1. La naissance de la Direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris

Pierre Vidailhet, Responsable du pôle développement-immobilier d'*Aéroports de Paris*, a retracé l'histoire, les périmètres et les domaines d'intervention de la Direction de l'immobilier d'*Aéroports de Paris*. Structure récente, celle-ci a vu le jour en 2003 et gère l'ensemble des actifs (c'est-à-dire les bâtiments et terrains) hors des aérogares sur Paris-CDG et Paris-Orly. La principale mutation de l'année 2003 réside donc dans l'exploitation de ces espaces situés à l'extérieur des terminaux, qui avaient jusque-là majoritairement le statut de réserves foncières, sans mise en valeur réelle. La gestion de l'aéroport sort alors des terminaux, des parkings et des pistes : la valorisation s'élargit à l'ensemble du périmètre aéroportuaire. La Direction de l'immobilier est propriétaire de tous les terrains, et d'une partie des bâtiments ; d'autres sont construits par les entreprises (à l'image du siège social de la compagnie Air France) qui louent les terrains auprès d'*Aéroports de Paris*.

Figure n° 18 : L'activité immobilière d'*Aéroports de Paris*



Source : Brochure « Présentation des activités immobilières d'Aéroports de Paris » réalisée par François Cangardel, Directeur de l'immobilier, 30 juin 2008

Si les activités aéronautiques occupent une place majeure sur les sites d'*Aéroports de Paris*, en dehors des emprises non exploitables, une partie des réserves foncières est progressivement allouée à l'activité immobilière. À Paris-CDG, la surface des terrains nus, loués aux tiers s'élève à 286 hectares et la surface des bâtiments propriétés d'*Aéroports de Paris* et loués aux tiers s'élèvent à 330 658 m².

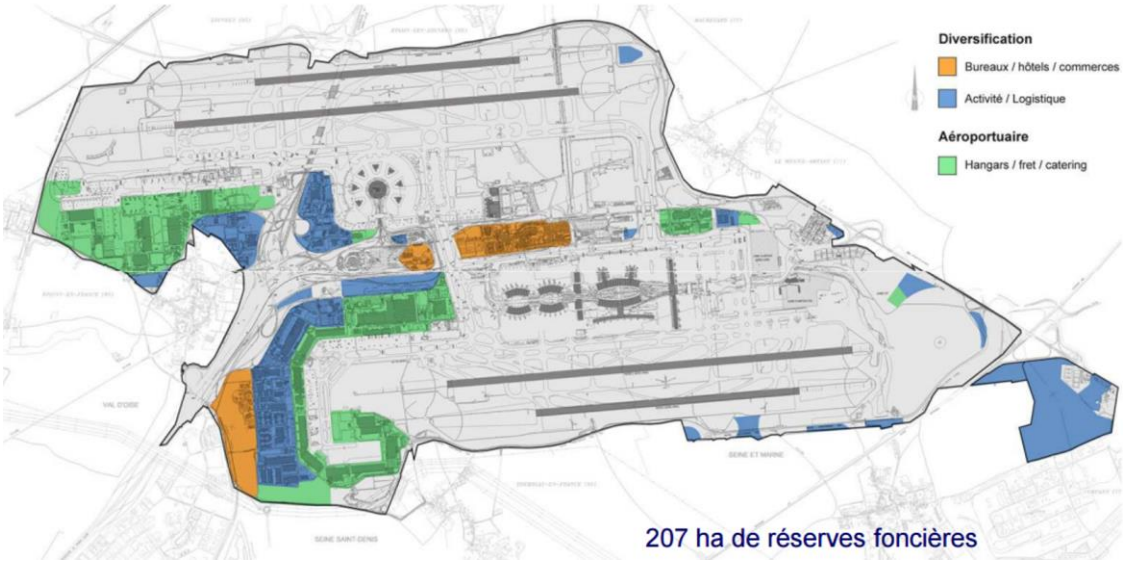
2. *Immobilier aéroportuaire et immobilier de diversification*

La Direction de l'immobilier distingue deux types de « produits » : l'immobilier aéroportuaire (gares de fret, hangars de maintenance, *catering*[160], etc.) et l'immobilier de diversification (bureaux, hôtels, commerces et services, logistique, locaux d'activités et industriels). L'hôtel Hilton, l'immeuble de bureaux baptisé le Dôme (Chapitre 7) ou encore le siège social d'Air France sont alors des produits de l'immobilier de diversification. Le bilan des investissements immobiliers 2006-2010 d'Aéroports de Paris témoigne d'une répartition équilibrée entre immobilier aéroportuaire (56% des investissements) et immobilier de diversification (44%).

L'ensemble de la zone aéroportuaire est concerné par le développement immobilier bien qu'une politique de zonage soit lisible dans la délimitation des types d'activités.

[160] Le *catering*, aussi appelé restauration en vol, est l'activité de préparation des repas servis aux passagers pendant un vol.

Carte n° 7 : le développement de l'immobilier de CDG entre 2006 et 2010



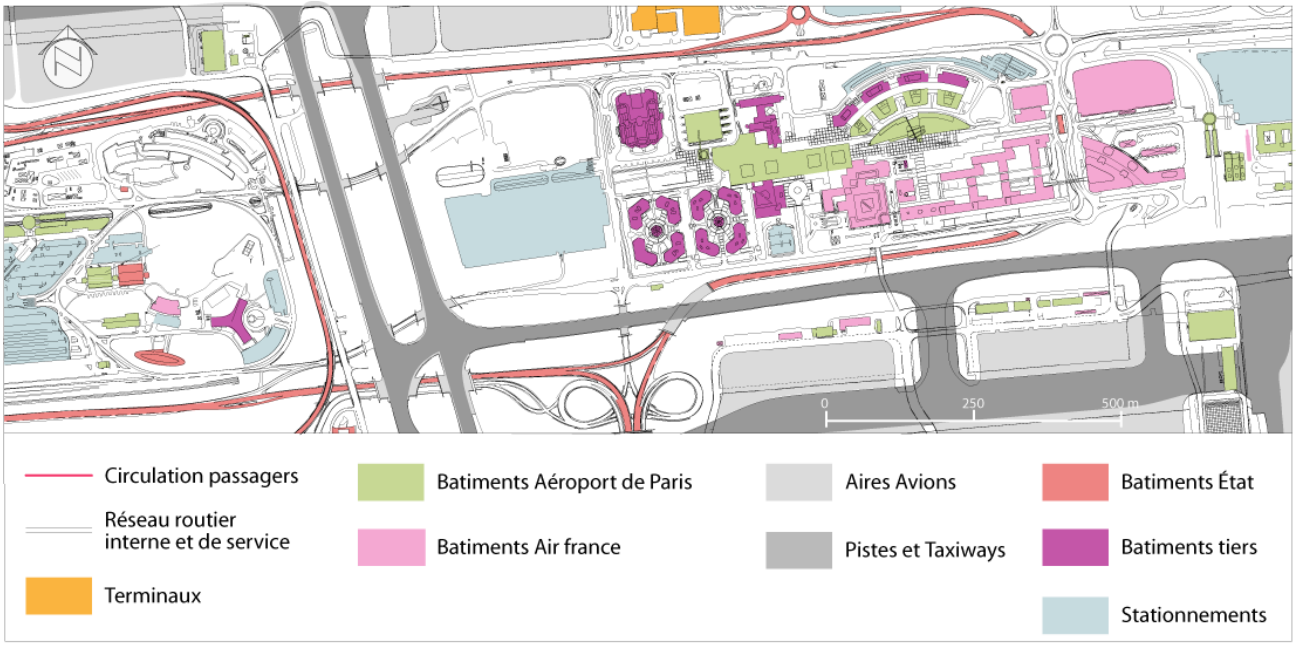
Sur la carte ci-dessus, il est possible de distinguer l'immobilier aéroportuaire, rassemblant les parcs logistiques et les locaux d'activités (en bleu et vert), principalement implantés à proximité des pistes, en zone de fret. L'immobilier de diversification ressort en deux zones principales : la zone centrale du Roissypôle, centre d'affaire de la plateforme (chapitre 7) et sur les bords de l'autoroute A1, au sud-ouest de la plateforme, qui est le lieu d'implantation du nouveau centre commercial Aéroville, notamment. Cette carte illustre la nécessité de sortir du terminal pour saisir l'ampleur des stratégies aéroportuaires de ces dernières années.

Source : Brochure « Présentation des activités immobilières d'Aéroports de Paris », produite par François Cangardel, Directeur de l'immobilier d'Aéroports de Paris, le 30 juin 2008, p.30

Lancé en 1991 et bénéficiant d'une desserte multimodale exceptionnelle (avion, TGV, RER B, CDGVAL[161], bus), le Roissypôle développe 300 000 m²[162] de bâtiments et accueille de nombreuses entreprises internationales dans des immeubles de bureaux comme Continental Square 1 & 2, Le Dôme, l'Aéronef, le siège d'Air France ou la Cité des Personnels Navigants. Il offre en outre trois hôtels de grande capacité : le Hilton (392 chambres), le Novotel (148 chambres) et l'Ibis (772 chambres). Ce quartier emblématique de la diversification aéroportuaire se veut être le quartier d'affaire de la plateforme. Toutefois, il est encore inachevé : de nombreux projets verront le jour dans les prochaines années comme Continental Square 3 (13 250 m² de bureaux), un hôtel d'environ 550 chambres et des commerces.

[161] Le CDGVal est une navette automatique de type VAL (Véhicule Automatique Léger) assurant la desserte interne de l'aéroport Paris-CDG.
[162] 216 000 m² de bureaux et 68 000 m² d'hôtels.

Carte n° 8 : Le Roissypôle



Réalisation :L. Drevet-Démettre, 2015

Les baux associés à ces terrains sont des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) et des baux emphytéotiques, c'est-à-dire des baux de très longue durée, ce qui permet à *Aéroports de Paris* de garder la maîtrise du foncier à long terme. L'immobilier géré par le groupe est en premier lieu destiné à des clients dont l'activité est en relation avec le transport aérien, à l'image des trois principaux clients des bâtiments loués que sont Air France, FedEx et Hub Telecom[163], entreprises profondément aériennes. Cette activité immobilière est florissante avec un chiffre d'affaire qui augmente de 5 à 10% par an depuis 2003, ce qui incite *Aéroports de Paris* à augmenter les investissements, surtout sur la période 2008-2012 à destination de l'immobilier de diversification. Ainsi, le parc immobilier d'*Aéroports de Paris* est en constante et fulgurante transformation. La dernière réalisation emblématique du groupe est le centre commercial de 80 000 m², *Aéroville*, ouvert en octobre 2013, à proximité de la zone de fret, destiné aux employés et riverains de l'aéroport et géré par Unibail (Chapitres 7 et 8).

[163] Ces entreprises sont inextricablement liées à l'activité aérienne : Air France est la principale compagnie aérienne française, FedEx est une entreprise américaine d'expédition de courrier dans le monde entier en express ; Hub Telecom devenue Hub One est une filiale d'Aéroports de Paris, proposant des services de téléphonie aux entreprises.

3. *La question de la limite aéroportuaire*

Par conséquent, la consommation d'espace dans le périmètre aéroportuaire s'accroît. Toutefois, les réserves foncières sont restreintes : les appétits des autorités aéroportuaires sont confrontés à la limite de leur territoire, délimité à la création de l'aéroport par l'État. Elles sont alors contraintes d'exploiter efficacement leur espace de gestion. La description que Pierre Vidailhet opère du poste qu'il occupe et des responsabilités qui lui incombent reflète le souci d'exploitation la plus efficiente possible de l'espace qu'il a à sa disposition.

> « Moi je m'occupe de la réflexion sur le long terme : comment va-t-on faire évoluer cela sur du long terme ? Parce que comme on a de grands terrains, de grandes zones, par essence, un aéroport ça doit avoir une vision de long terme. Et c'est aussi vrai pour l'immobilier : comment va-t-on faire évoluer le foncier, dans quelle cohérence, comment va-t-on développer le coût de l'immobilier de façon à faire monter la valeur du terrain, et à en tirer le maximum de profits ? Comment on intègre cela dans une conception d'ensemble, dans quelle synergie avec les territoires qui sont autour, quelle complémentarité, dans quel dialogue, etc. ? » (Pierre Vidailhet, Entretien du 27 mars 2009)

Pour les plus grands aéroports européens, localisés à proximité d'une aire urbanisée, la question du périmètre est donc devenue un enjeu crucial. Les frontières et les limites aéroportuaires ont été définies il y a des décennies, bien avant que l'aéroport ne connaisse un tel développement. En effet, leur statut de hub mondial induit un trafic aérien croissant, et par conséquent des emprises aéronautiques élargies. Pourtant, compte tenu de leur attractivité, ceux-ci sont également les candidats idéaux pour le développement d'activités de diversification. Les gestionnaires des plus grands aéroports européens sont donc aux prises de deux dynamiques complémentaires, mais aussi concurrentes et contradictoires. La gestion du territoire aéroportuaire doit être particulièrement stratégique, afin de garantir un développement futur et une certaine marge de manœuvre.

Toutefois, l'aéroport de Paris-CDG diffère des autres grands aéroports européens. Il présente l'avantage de bénéficier d'un espace relativement vaste à l'échelle aéroportuaire, contrairement aux nombreux aéroports européens très tôt cernés par l'urbanisation, ce qui rend impossible l'extension de leur périmètre. *À contrario*, dans les années 1970, Paris-CDG a été, dès le départ, conçu sur un espace surdimensionné, plus vaste que les aéroports européens préexistants. De plus, la Direction de l'immobilier est en perpétuelle quête d'opportunités spatiales, à l'affut de marges jusque-là ignorées pouvant devenir de potentielles zones à développer. Pierre Vidailhet suggère ainsi que les surface considérées comme non exploitables peuvent, après étude, être reconsidérées pour être intégrées aux réserves foncières

d'Aéroports de Paris (et donc peuvent devenir susceptibles d'accueillir un projet immobilier).

Tableau n° 20 : Superficies d'aéroports

Aéroport	Superficie (en hectares)
Paris-CDG	3256
Amsterdam-Schiphol	2400
Francfort	1918
Munich-Franz-Josef Strauss	1560
Paris-Orly	1530
Rome-Ciampino	1450
Londres-Heathrow	1214
Vienne	1000
Barcelone	883
Zurich	781
Londres-Gatwick	674

Réalisation : L. Drevet-Démettre, septembre 2014

L'activité immobilière d'Aéroports de Paris à Paris-CDG témoigne donc d'une mise en globale de l'ensemble de la zone aéroportuaire, au-delà des terminaux. Cela participe à la spécificité de l'aéroport parisien dans son incarnation de l'*airport city :* cette dernière est éclatée en plusieurs pôles, comme le signale Najia Badi (ADPi, Entretien du 4 juin 2009), ce qui la distingue de l'*airport city* centrée sur le terminal d'Amsterdam-Schiphol.

> « Si on commence à comparer Charles-de-Gaulle à d'autres villes aéroportuaires, on se rend compte que Charles de Gaulle, c'est quand même l'atypique. C'est-à-dire que toutes les villes aéroportuaires, quand on commence à les analyser, tous les axes et réseaux de desserte convergent vers un même point. On a une rationalisation des points d'arrivée ; autour de ce point d'arrivée, on a ce que l'on appelle une « intermodale », avec un hub air-fer-terre, autour duquel on a une airport city qui se développe. Et généralement, la configuration des terminaux, que ce soit en Europe, en Asie ou aux Etats-Unis, est telle que depuis ce point, on a l'airport city qui se développe, et dans l'autre sens, on a les terminaux, les satellites qui se développent. A Paris-Charles de Gaulle, la configuration est complètement différente. On a des terminaux un peu, je dis pas dans tous les sens, mais on a commencé un mode de développement, et puis ça a évolué, et on est reparti sur un autre modèle de développement ; on a une gare qui est prise entre deux terminaux, on a quand même une convergence de réseaux vers ce point, mais vers d'autres points aussi. Donc en réalité, sur Paris-Charles de Gaulle, on peut amorcer **plusieurs airport city en plusieurs endroits**. Et d'ailleurs la preuve : on a commencé à développer Roissypôle, qui est un pôle autour des transports en commun ; et puis maintenant, on fait l'aéroville dans la

> zone de fret, et on y amène des transports en commun… On a déjà deux pôles discontinus, et on pourrait même en avoir un troisième à l'Est, si on voulait. Je ne sais pas, c'est pas en projet, j'invente, mais ce que je veux dire, c'est que c'est possible. Mais ça ne veut pas dire que ce n'est pas une airport city. Les logiques restent un peu les mêmes : vous avez les transports en commun ; vous avez un pôle intermodal d'échange entre deux ou trois modes de transport en commun, en plus avec l'avion c'est super ; vous avez la possibilité de diversifier autour ; donc voilà, vous avez une airport city qui se développe. » Najia Badi, Entretien du 4 juin 2009.

Si sortir du terminal permet de saisir le deuxième pôle de diversification fonctionnelle structuré autour de l'activité immobilière, dépasser les limites de la zone aéroportuaire permet de saisir une autre forme de diversification des activités d'Aéroports de Paris, non mentionnée par l'équipe hollandaise théorisant l'*airport city* : les participations internationales. Ainsi, l'*airport city* parisienne se projette à l'échelle mondiale.

C. Participations internationales

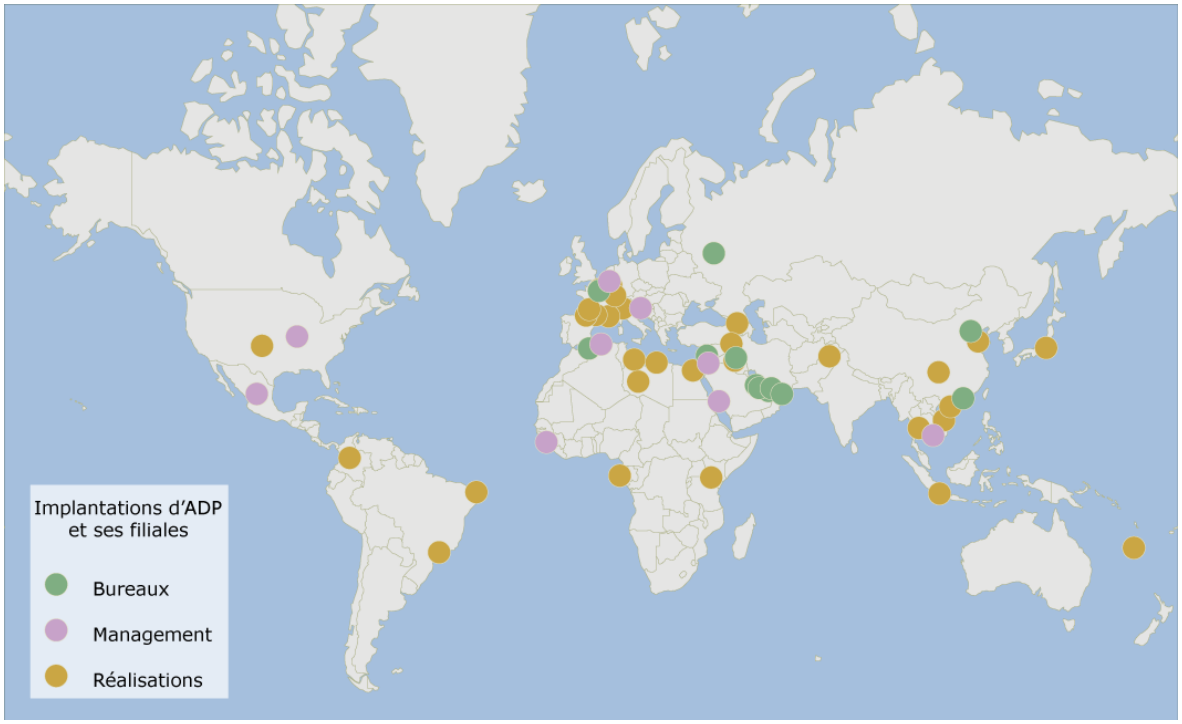
Cette troisième activité de diversification est apparue encore plus récemment et occupe aujourd'hui une place de choix dans les bilans financiers d'Aéroports de Paris. Cela concerne ce que le groupe appelle dorénavant les « Participations aéroportuaires » (*Aéroports de Paris,* Communiqué de presse du 19 février 2014, « *Résultats annuels 2013* », p. 13). Il s'agit en réalité de l'exportation de son image de marque, de son expertise et de son savoir-faire dans la gestion aéroportuaire, qui se traduit par la participation dans les conceptions d'aéroports étrangers ainsi que dans leurs stratégies de développement. *Aéroports de Paris* a donné le jour à plusieurs filiales à cet effet.

En ce qui concerne la conception, ADPi est chargé de concevoir et développer des plateformes aéroportuaires mais aussi de grandes infrastructures (stades, théâtres, salles de spectacle, etc.), et ce partout dans le monde. Adpi a été créé en 2000 et compte aujourd'hui 300 références internationales[164], tels que le Terminal 3 de l'Aéroport International de Dubaï, l'usine d'Assemblage de l'Airbus A380 à Toulouse et de l'A400M à Séville ou encore de l'extension de l'Aéroport de Bogota, comme le présente le site officiel d'Aéroports de Paris destiné aux professionnels. Plus récemment, ADPi a participé à la mise en service du nouvel aéroport de l'île Maurice. Afin d'accroître ses chances de remporter marchés et projets, ADPi dispose de bureaux, et plus spécifiquement dans les pays où les infrastructures aéroportuaires se

[164] Ces informations sont tirées de la page internet d'ADPi sur le site du groupe Aéroports de Paris : https://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Professionnels/Savoir-faire/ArchitectureEtIngenierie/ADPi/ (Dernière consultation le 13 décembre 2014).

construisent aujourd'hui (la péninsule arabique, le continent asiatique, le Moyen Orient ou encore la Russie) (Carte n° 9). Lorsque la question concernant les zones géographiques peu sollicitées par ADPi est posée à Najia Badi, administratrice de la filiale, sa réponse est sans ambiguïté : « *L'Europe. Elle n'est pas laissée de côté, mais les aéroports sont déjà faits. La probabilité pour qu'un voisin européen nous appelle nous est très faible. Les Etats-Unis aussi… Partout où c'est déjà développé…* » (Najia Badi, Entretien du 4 juin 2009).

Carte n° 9: Implantations internationales d'Aéroports de Paris et de ses filiales



Source : http://www.adp-i.com/fr/nous-contacter#display-mode--list-mode / Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

En ce qui concerne la participation gestionnaire aéroportuaire, une autre filiale a été créée: Aéroports de Paris Management (ADPm). Selon la description officielle du site d'Aéroports de Paris, ADPm « *est actionnaire d'aéroports à l'international et agit en tant que partenaire stratégique et opérateur spécialisé dans l'exploitation aéroportuaire* ». Dans le but d'améliorer la performance des infrastructures, elle exploite et gère directement ou indirectement 26 aéroports internationaux, dont 13 au Mexique, 5 en Egypte, 1 en Jordanie, 1 en Arabie Saoudite, 1 en Algérie, 1 en Belgique (l'aéroport de Liège), 2 au Cambodge, 1 à l'île Maurice, et l'aéroport de Conakry en Guinée.

Afin d'accroître son rayonnement international, *Aéroports de Paris* se soucie également de prendre des participations dans le capital d'autres groupes aéroportuaires. Le 12 mars 2012, *Aéroports de Paris* est ainsi entré dans le capital de

Tav Construction, opérateur aéroportuaire turc, opérant sur 12 aéroports situés en Turquie, en Géorgie, en Tunisie et en Macédoine[165]. En 2013, ADPm et Tav Construction ont alors lancé ensemble la construction du nouvel aéroport international d'Abu Dhabi.

Cette activité de « *participation aéroportuaire* » débute en 2000 et figure aujourd'hui parmi les développements stratégiques du groupe. Ce qui apparaissait au sein de la rubrique « *autres activités* » jusqu'en 2013, est présentée comme une activité fondamentale dans le bilan de l'année dernière. Malgré une part encore mineure dans le chiffre d'affaire du groupe, les « *participations aéroportuaires* » connaissent une croissance plus rapide que les autres activités : + 13 % dans le chiffre d'affaire pour l'année 2013, contre +5% pour l'immobilier, les commerces et services ; et +4% pour les activités aéronautiques.

La diversification fonctionnelle, telle qu'on la rencontre à l'aéroport de Paris-CDG dépasse les limites jusque-là effectivement pratiquées, exploitées et valorisées par les gestionnaires : l'aéroport change progressivement d'échelle.

Ainsi, la dernière mutation aéroportuaire est peut-être la plus bouleversante pour l'infrastructure, dans la mesure où elle interroge la primauté du lieu, en tendant vers l'hétérogénéité et la diversité. L'aéroport continue bien évidemment d'exercer sa fonction de transport et d'interface entre terre et air. Néanmoins, celle-ci se trouve mêlée à de nombreuses autres fonctions proprement urbaines, qui viennent parasiter la clarté du lieu : bureaux, hôtels, commerces diversifiés, centres de conférences, etc. étaient jusqu'à présent l'apanage des villes-centre. Ces fonctions colonisent aujourd'hui les marges aéroportuaires.

[165] Annexe n° 3 : Communiqué de presse d'Aéroports de Paris daté du 12 mars 2012, « Le groupe Aéroports de Paris entre au capital de TAV Création d'un partenariat international dans le secteur aéroportuaire

Chapitre 6.
Concentration d'activités et mille-feuille institutionnel : l'émergence fragile d'une centralité aéroportuaire

« La centralité dans toutes ses significations pourrait ainsi apparaître comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines. Elle s'auto-entretient car la valorisation du capital économique, social et symbolique accumulé suscite localement des investissements visant à renforcer l'accessibilité du lieu central, au fur et à mesure de sa croissance, par rapport à celle des lieux avec lesquels il est en relation ou en concurrence, et ce surcroît d'accessibilité rend le lieu attractif pour de nouvelles activités. » (Article « centralité » rédigé par D. Pumain pour l'encyclopédie de géographie en ligne Hypergéo[166]*)*

Comme cela a été développé dans les chapitres précédents, le concept opérationnel d'*airport city* est l'expression d'un processus de diversification fonctionnelle, opéré par les gestionnaires d'aéroports. L'analyse du profil professionnel et de la formation de ces acteurs confirme la conception technique et fonctionnelle de la fabrique de l'*airport city*. Or, la diversité et la concentration fonctionnelles constituent un caractère fondateur de la ville lorsqu'elles engendrent un rayonnement sur la périphérie proche, pouvant valider ainsi (partiellement) la dimension urbaine de l'*airport city* dont se prévalent les acteurs aéroportuaires. L'efficience de cette concentration fonctionnelle (et donc du premier caractère urbain de l'aéroport) se mesure par le biais de la centralité, notion doublement intéressante dans l'analyse de l'*airport city*. Dans un premier temps, suivant les propositions de Walter Christaller en 1933, la centralité était comprise comme « *la propriété,* ***conférée à***

[166] Article « centralité », disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article46 (Dernière consultation le 20 juin 2015).

***la ville**, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire à la ville* ». Dans un deuxième temps, la centralité s'entend comme « *la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau* » (ces deux acceptions sont proposées par Denise Pumain dans l'article « centralité » de l'encyclopédie de géographie en ligne *Hypergéo*[167]). La notion semble alors parfaitement refléter l'hybridation que constitue l'*airport city*, entre ville et réseau.

Au moment de saisir la centralité aéroportuaire, une multitude de notions anglo-saxonnes mériteraient d'être mobilisées dans la mesure où elles semblent s'efforcer de refléter et d'exprimer l'émergence de noyaux d'urbanité dans les périphéries urbaines[168]. J'en retiendrai deux principales : l'*edge city* de Joël Garreau, célèbre et souvent employée pour désigner les formes périphériques émergentes notamment aéroportuaires ; ou encore l'*Exopole* de Soja insistant sur les dynamiques d'émergence. Si la première apparaît régulièrement dans les recherches françaises, la seconde est plus discrète. Ces notions ont vu le jour aux États-Unis, afin de décrire les mutations de la *suburb*.

Encart n° 5 : *Edge city* et *exopolis*

L'Edge city se définit comme un pôle urbain localisé à proximité d'un échangeur ou d'une infrastructure majeure de communication (l'aéroport répond aux deux caractéristiques), disposant d'au moins 500 000 m² de bureaux et de 60 000 m² de surfaces commerciales, accueillant entre 20 000 et 50 000 employés et incluant souvent un centre commercial et des espaces de loisirs. Son approche est donc particulièrement quantitative.

L'exopolis présente une approche plus qualitative de ces formes périphériques émergentes, mais sa définition demeure purement sémantique, en indiquant qu'il s'agit de la ville au-dehors. *« Ce ne sont pas seulement des exo-villes, satellisées à l'extérieur ; ce sont aussi des ex-villes, autre chose que ce qu'étaient jusqu'alors les villes. Ex-centriquement installée au-delà du maelström des anciens pôles agglomératifs, l'exopole forme de nouveaux tourbillons à son tour, retournant la ville du dedans vers le dehors mais également du dehors vers le dedans, récupérant en chemin la trace de tissus urbains plus familiers, même là où de tels tissus anciens n'ont jamais existé. »* (SOJA, 1996 : 238-239).

Pour autant, ces formes émergentes coïncident avec les évolutions de la plateforme aéroportuaire et les effets spatiaux associés. L'aéroport est d'ailleurs souvent évoqué comme point d'ancrage et référent de l'*edge city*. Ces notions ont le

[167] Article « centralité », disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article46 (Dernière consultation le 20 juin 2015).
[168] Je m'appuie ici sur l'article très complet de Nick Oatley « L'apparition de l'Edge (of) City : quels mots pour les « nouveaux » espaces urbains ? » (OATLEY, 2001).

mérite de pointer les mutations à l'œuvre dans les périphéries urbaines. Toutefois, leurs définitions souffrent d'une certaine ambiguïté. Elles demeurent finalement approximatives, soit parce qu'elles se satisfont d'une approche strictement quantitative de l'objet émergent (la précision numérique diluant la complexité de l'objet), soit parce qu'elles ne parviennent pas à établir des critères et des échelles de centralité, celle-ci n'étant traduite que par un *maelström* très abstrait et théorique. Dans ce chapitre, nous tenterons donc de dépasser les seuils numériques de l'*edge city*, de préciser et de spatialiser l'impact de la diversification fonctionnelle aéroportuaire sur son territoire environnant, et d'ouvrir la réflexion sur la centralité aux approches politiques et démographiques.

I. Concentration et polarisation : l'*edge city* aéroportuaire

La centralité de l'aéroport repose d'abord sur sa politique de diversification fonctionnelle (chapitre 4 et 5) menée par les autorités aéroportuaires dans un contexte marketing et concurrentiel, transformant l'infrastructure de transport en pôle économique métropolitain. Processus de concentration, de polarisation et de dispersion spatiale sont alors concomitants.

A. Concentration urbaine et processus cumulatif

Le processus de concentration d'hommes et d'activités produit de la densité et ainsi de la ville. « *L'urbain est toujours plus dense que le non-urbain ou l'infra-urbain, si l'on conçoit la densité comme un indicateur de la coprésence d'objets sociétaux (matériels et immatériels) distincts* » (PAQUOT, LUSSAULT, BODY-GENDROT, 2000 : 32). La concentration est alors aussi bien quantitative que qualitative : elle concerne aussi bien les hommes, que les activités et fonctions ou encore les infrastructures. Ce processus de convergence participe au renforcement de la centralité aéroportuaire. L'infrastructure associe effectivement les deux acceptions de la centralité, à savoir la concentration des fonctions et l'accessibilité dans un réseau (sommet d'un graphe) du fait de son caractère multimodal. Ce dernier est d'ailleurs le facteur explicatif du premier. Selon les propos de Denise Pumain, ce cumul des critères de centralité alimenterait le caractère urbain de l'aéroport :

> « Dans les études comparatives des villes, ces deux acceptions de la centralité se rejoignent souvent et leurs mesures induisent des classements similaires, car l'exercice de fonctions centrales, la prestation de services à une clientèle extérieure, impliquent une bonne accessibilité, donc une forte centralité

dans les réseaux de transport. La centralité dans toutes ses significations pourrait ainsi apparaître comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines. Elle s'auto-entretient car la valorisation du capital économique, social et symbolique accumulé suscite localement des investissements visant à renforcer l'accessibilité du lieu central, au fur et à mesure de sa croissance, par rapport à celle des lieux avec lesquels il est en relation ou en concurrence, et ce surcroît d'accessibilité rend le lieu attractif pour de nouvelles activités. » (PUMAIN, *op. cit.*)

Ces deux acceptions de la centralité peuvent être observées à Paris-CDG.

1. *Un carrefour*

Bien plus jeune que le fait urbain en Europe, la ville aéroportuaire repose pourtant sur les mêmes fondements. À l'image de nombreuses villes, l'*airport city* voit le jour grâce à une situation de carrefour. Au-delà de la simple interface entre transports terrien et aérien, l'aéroport de Paris-CDG, comme de nombreux *hubs* mondiaux, est devenu une plateforme multimodale de très haut niveau. Réseaux aérien, routier et ferroviaire s'articulent. L'aéroport de Paris-CDG s'illustre comme un point nodal majeur et multiscalaire : il officie à l'échelle mondiale grâce à son rôle de plateforme de correspondance aérienne, mais aussi aux échelles nationale, régionale et locale, grâce à sa gare RER, sa gare routière (située au sein du Roissypôle) et sa gare TGV (implantée au cœur du terminal 2). Ainsi, Aéroports de Paris a renforcé le carrefour en diversifiant les interconnections et donc les interactions entre les modes de transport de la plateforme. Celle-ci se reflète également à travers les autoroutes qui traversent la zone aéroportuaire (l'A1 Paris-Lille) et la formidable emprise des échangeurs à proximité du centre géographique de la plateforme. Ainsi, l'aéroport de Paris-CDG fonctionne comme un carrefour.

Planche photographique n° 19 : Figures de la multimodalité à Paris-CDG

L'aéroport doit assurer le transbordement des passagers et des marchandises entre air et terre. Du côté terre, l'afflux et le départ des passagers est assuré par une multimodalité de haut niveau à Paris-CDG, par le biais d'une gare routière (**a**.), d'une gare RER (**b**. et **d**.) et d'une gare TGV (**c**.).

Clichés : L. Drevet-Démettre, juin 2014

2. *Processus cumulatif et diversification fonctionnelle*

À partir de cette fonction d'échange, comme de nombreuses villes, l'aéroport a connu un processus cumulatif à l'origine de la diversification fonctionnelle. Le glissement vers la plurifonctionnalité de l'aéroport lui confère un caractère urbain indéniable. Le critère démographique n'étant bien souvent pas satisfaisant, l'approche fonctionnelle a très vite figuré en bonne place des analyses géographiques classiques de l'espace urbain. Aux premières heures de la géographie urbaine, durant la première partie du XXème siècle, l'analyse de la ville accordait une place non négligeable à la dimension économique. Déjà Raoul Blanchard (1877-1965), père de la géographie urbaine, en sus de l'approche des « *facteurs physiques* » *et des* « *éléments d'ordre humain* » *(les échanges, les contacts, les frontières, les facteurs industriels, etc.) s'intéresse au* « *rôle que tient la ville, c'est-à-dire son mode d'existence, sa raison d'être* » (HOYAUX, 2010 : 79-80). Il s'agit alors des fonctions urbaines qui donneront plus tard naissance aux classements des villes en fonction de leur spécialité dominante :

les villes commerciales, industrielles, de plaisance, religieuses, portuaires, militaires, etc. Cette approche pourrait valider la qualification de l'infrastructure en ville aéroportuaire (notion que j'ai éprouvée au sein du chapitre 5), la fonction-reine, et surtout l'essence de la plateforme, étant le trafic aérien. La ville se singularise par ses fonctions particulières.

Toutefois, les géographes sont rapidement mis face à une difficulté majeure : quelles sont les fonctions qu'il serait possible de qualifier de typiquement urbaines ? Pour évacuer cette difficulté, certains d'entre eux ont opté pour un pré-requis tout autre : la ville ne se distinguerait pas tant par des fonctions particulières que par une accumulation de fonctions. Ainsi, l'espace urbain devient avant tout un lieu de concentration des activités. Que la ville surgisse au milieu d'un désert humain comme les villes du pétrole du Moyen Orient ou qu'elle apparaisse dans un paysage portant de fortes densités comme en Belgique ou aux Pays-Bas, cela est valable pour toutes les villes. Si l'on opte pour une approche étymologique, le mot français vient du latin *villa*, qui désignait un établissement rural autarcique qui a souvent constitué le noyau des villes médiévales en Occident et auquel sont venues s'agglomérer des maisons. Par contre, l'indicateur économique est un indicateur valide pour refléter cette dynamique de concentration urbaine et de diversification. En effet, la plurifonctionnalité a souvent été mobilisée par les géographes pour pallier les insuffisances de la définition par les densités et le poids. Or, les acteurs de la plateforme Paris-CDG insistent sans cesse dans l'espace médiatique sur la diversification fonctionnelle.

Support du développement des *airport cities*, ce dernier processus a été détaillé dans le chapitre 5. Je ne retiendrai ici que les fonctions caractéristiques de l'espace urbain rencontrant un véritable épanouissement dans l'espace aéroportuaire de Paris-CDG :

- La fonction commerciale : de très nombreux auteurs affirment que la ville est fille de commerce. Or, la fonction commerciale s'impose de plus en plus à Paris-CDG. En dehors des terminaux où de véritables *malls* aéroportuaires voient le jour, une zone commerciale emblématique a vu le jour en octobre 2013 : le centre commercial Aéroville (80 000 m² de commerces et services) à l'est de la zone de fret 5.
- Les services : la plateforme Paris-CDG propose de nombreux services, plus ou moins liés à l'activité aéroportuaire, à destination des passagers comme des employés. Parmi les plus emblématiques de son caractère urbain, il est possible de mentionner l'existence d'un espace de prière au sein des terminaux T2F et T1 ; la présence de garderies et de crèches pour les enfants des employés de la plateforme (« Les petits avions ») ; de guichets La Poste ; etc.

- Le tertiaire directionnel est invité à se développer à travers le développement de quartiers d'affaire, à l'image du Roissypôle (Chapitre 5), où s'installent certains sièges sociaux, dont le principal est celui d'Air France.

B. Mesurer la polarisation et la dispersion économiques

L'attractivité propre et la politique de diversification fonctionnelle menée par les autorités aéroportuaires dans un contexte marketing et concurrentiel transforment l'infrastructure de transport en pôle d'activités métropolitaines. À cette logique de concentration s'ajoutent des logiques de polarisation et de dispersion spatiales autour de la plateforme. L'aéroport manifeste alors des dynamiques proprement urbaines. En effet, la ville fonctionne en système avec son environnement proche et plus lointain : il s'agit d'une « *organisation 'ouverte'* » qui communique avec l'extérieur (PAULET, 2009 : 45), ce qui remet en question, dans le cas aéroportuaire, la déterritorialisation.

> « Une ville est une organisation 'ouverte' qui communique avec l'extérieur et – par conséquent – est, elle-même incorporée dans une région, une nation ou un continent. (…) Toute étude de ville impose donc une échelle spatiale et une situation dans une hiérarchie. La taille d'une agglomération, son influence, sa vitalité, doivent se replacer dans une pyramide complexe dans laquelle les systèmes s'emboîtent. (…) Il existe des niveaux d'analyse différents, depuis l'espace personnel de l'appartement jusqu'au méso-système de la région pour aboutir au système mondial global. » (PAULET, 2009 : 45)

1. L'aéroport en apesanteur ? La déterritorialisation en question

Les imbrications d'échelles sont d'autant plus sensibles dans le cadre de l'aéroport qu'il constitue une infrastructure globale, insérée dans une dynamique réticulaire du type *hub and spokes* (Chapitre 1). Les interactions sont donc instituées entre la zone aéroportuaire (l'hyper-local) et le système-monde[169]. Toutefois, à l'image des villes globales, l'aéroport est souvent perçu comme une infrastructure « *fonctionnant presque en apesanteur* », mise en abyme de la ville globale[170], privilégiant les logiques d'archipel aux échanges avec son environnement proche. Les analyses d'aéroports traitant uniquement de trafic aérien, de standardisation des procédures et de logiques réticulaires mondialisées témoignent de l'insularité aéroportuaire supposée et la renforcent. La notion de déterritorialisation semblerait ainsi s'appliquer particulièrement bien à l'objet aéroport. Cela est accentué par le Plan

[169] En témoignent les nombreux écrits sur la transnationalité de l'architecture et de l'organisation des terminaux (AUGE, 1992) ou encore sur le volume et la géographie des trafics passager et cargo qui traversent la zone aéroportuaire.
[170] Je fais référence aux mots de Saskia Sassen : « *Londres fonctionne presque en apesanteur* » (SASSEN, 1996)

d'Exposition au Bruit (PEB)[171] qui limite les installations résidentielles dans la continuité axiale des pistes et isole l'aéroport de son environnement proche.

Figure n° 19 : Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Paris-CDG

Source : http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/environnement/bruit/cartographie

Le PEB est un plan à l'échelle 1/25 000° interdisant ou limitant les constructions afin de stabiliser les populations soumises aux nuisances dans les quatre zones A (Lden 70) en rouge, B (Lden 65) en orangé, C (Lden 56) en vert et D (Lden 50) en jaune, exposées aux alentours de l'aéroport. Leur approbation est précédée d'une enquête publique après avis des communes concernées, de la commission consultative, de l'ACNUSA et accord des ministres. Le PEB est approuvé par arrêté préfectoral. Le PEB actuel a été révisé par arrêté interpréfectoral le 3 avril 2007.

Pourtant, cette approche mérite d'être nuancée. Un simple transfert de métriques atteste de la profonde inscription de l'aéroport dans son espace environnant. En tant qu'infrastructure de transport globale disposant d'une inscription spatiale et métropolitaine, l'aéroport est le lieu par excellence où les échelles s'articulent. Son attractivité, sa polarisation et ses impacts se mesurent alors à plusieurs niveaux. Je ne reviendrai pas sur l'échelon international et sur la structure d'un réseau aérien en *hub and spokes* qui n'est pas l'objet de cette thèse, mais bel et bien sur ses attractions locale et régionale qui lui confèrent un caractère proprement urbain. En effet, l'aéroport exerce une action majeure sur son espace proche : les interactions sont nombreuses et un système aéroportuaire se dessine, reposant sur la diffusion et la dispersion de ses activités sur le territoire des communes riveraines mais également sur la polarisation de nouvelles activités.

Les recherches et rapports tentant de mesurer cette diffusion aéroportuaire sont nombreux. L'impact socio-économique estimé repose sur différents niveaux d'emplois générés mais pas uniquement. L'ACI (*Airport Council International*) Europe distingue plusieurs types d'impacts :

[171] À ne pas confondre avec le Plan de Gêne Sonore (PGS), qui délimite des zones éligibles à l'obtention d'aides financières à l'insonorisation, définies à partir du PEB.

- l'impact direct, déterminé à partir des emplois des entreprises situées sur les emprises aéroportuaires,
- l'impact indirect, calculé à partir des emplois générés par les fournisseurs de biens et services aux activités des entreprises sur site,
- L'impact induit correspondant à la dépense des revenus directs et indirects, soit à la consommation des ménages,
- L'impact catalytique estimé à partir des dépenses des visiteurs aériens dans la métropole, mais aussi par l'attraction et l'expansion économique au sein de la zone économique étudiée grâce à l'accessibilité offerte par l'aéroport.

Dans les études produites pour mesurer cette polarisation, les critères retenus concernent surtout l'emploi et l'entreprise.

2. *Polarisation des emplois*

L'aéroport a un fort effet structurant, car il crée et des emplois et des richesses mais aussi grâce à son effet magnétique. Il engendre de l'activité économique, souvent mesurée en termes d'emplois produits. L'ACI estime que l'impact direct de l'aéroport génère 1 100 emplois par million de passagers par an (mppa), tout comme l'ensemble de l'impact indirect et induit, et l'impact catalytique s'élève à 1 800 emplois par mppa. Avec un impact global estimé à 4 000 par mppa, l'aéroport serait alors un vivier d'emplois majeur de l'aire métropolitaine.

Tableau n° 21 : Les impacts de Paris-CDG en termes d'emplois produits

Impacts	Emplois salariés
Direct	86 008
Indirect	49084
Induit	60 166
Catalytique	52 635
Total	247 893

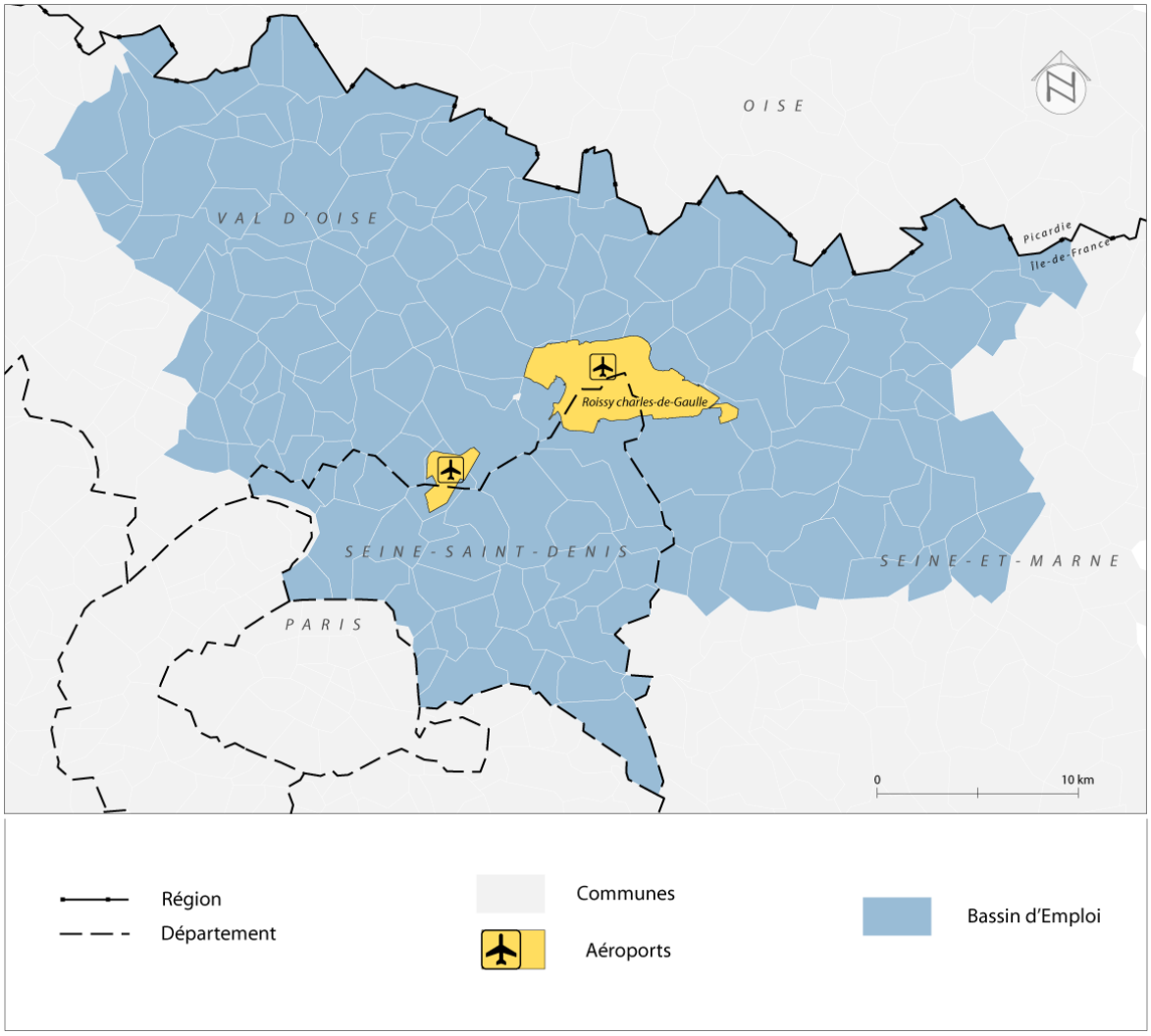
Source : Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation, 2013

En 2010, l'aéroport de Paris-CDG[172] captait ainsi 1.5 % de l'emploi français et 6.1% de l'emploi de l'Ile de France, et générait 4 300 emplois par mppa sur la plateforme et dans son environnement proche. Ces données proviennent d'études menées par l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation, qui mesure précisément le niveau de l'emploi annuel direct des aéroports depuis une dizaine d'années (Tableau n° 21). Toutefois, chaque année, Aéroports de Paris confie au Bureau d'Information et de Prospective Économique (BIPE) une étude, destinée à

[172] 63,8 millions de passagers en 2014.

estimer les volumes d'emplois directs, indirects, induits et catalytiques. Ces mesures correspondent au territoire appelé Grand Roissy[173], délimité par le GIP Emploi Roissy : le périmètre alors retenu est la partie francilienne de la zone d'emploi Roissy-Sud Picardie auquel a été ajouté l'ensemble des communes de Seine-Saint-Denis (Carte n° 10).

Carte n° 10 : Le bassin d'emploi du Grand Roissy

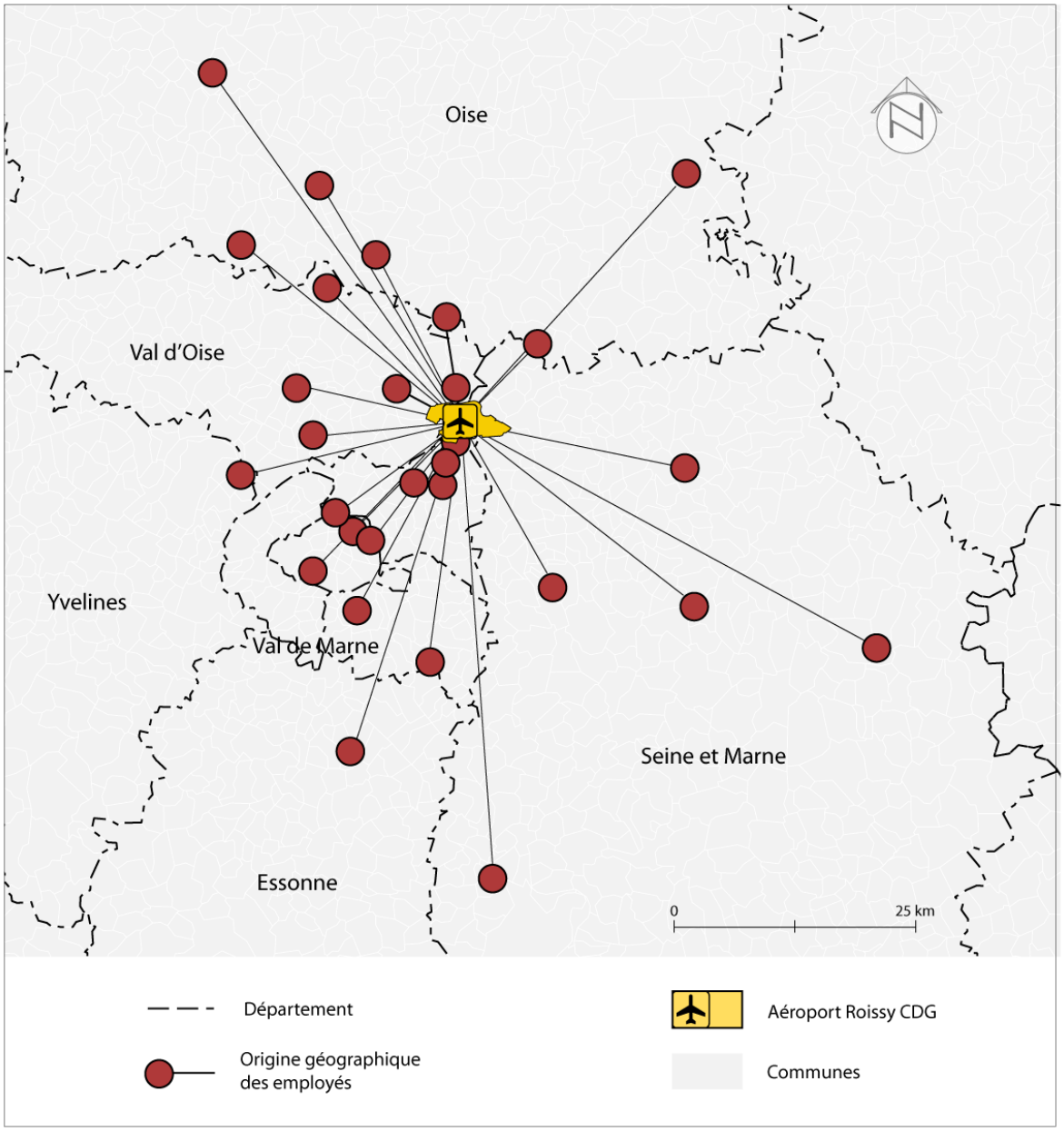


Source : GIP Emploi Roissy / Réalisation : L. Drevet-Démettre

Cette polarisation des emplois se manifeste à travers les migrations pendulaires des employés travaillant sur la plateforme.

[173] Nous reviendrons sur la délimitation du territoire péri-aéroportuaire dans la partie suivante de ce chapitre.

Carte n° 11 : Les lieux de résidences des employés



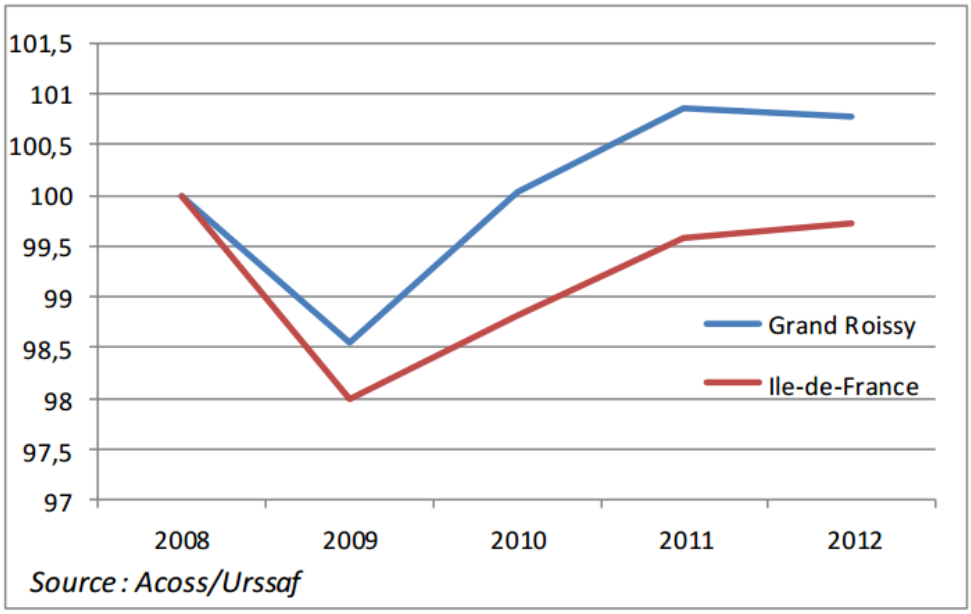
La commune de résidence de la majorité des employés enquêtés, travaillant à Paris-CDG, est située dans un rayon de 20 kilomètres autour de la plateforme, avec une concentration plus forte dans le corridor aéroportuaire, cordon ombilical reliant l'aéroport à Paris (Val de Marne, Essonne, Yvelines). Toutefois, la puissance économique de la plateforme entraîne une attraction des employés au-delà de l'Île-de-France, à l'image du département de l'Oise.

L. Drevet-Démettre, 2015

Cette relation s'approfondit à travers les interactions apparaissant entre le trafic de l'aéroport et le développement régional : la croissance des emplois est corrélée à la croissance du nombre de passagers. Si l'activité aéroportuaire se porte

bien, l'économie régionale en profite également. Si l'économie régionale est en bonne santé, le trafic aéroportuaire s'accroit. Une augmentation de 1% du trafic passagers de l'aéroport mènerait à une croissance régionale[174] de 0,17%. À l'inverse, une croissance économique régionale de 1% génèrerait un trafic de passagers en hausse de 2,65% (SCHAAFSMA, AMKREUTZ, GÜLLER, 2008 : 35). Le dynamisme économique du Grand Roissy est indiscutable : la santé de cet espace est bien meilleure que celle de l'ensemble de l'Île-de-France. L'aéroport est donc incontestablement devenu un pôle économique majeur de la région francilienne.

Figure n° 20 : Évolution de l'emploi salarié (base 100 à fin 2008)



Source : Portraits du grand Roissy, avril 2015, www.idf.direccte.gouv.fr

L'emploi en Île-de-France a davantage subi les dommages de la crise que celui du Grand Roissy, chutant respectivement à 98 contre 98,5 en 2009. À partir de 2010, l'écart se creuse entre les dynamiques d'emploi dans les deux territoires. À partir de 2012, la croissance de l'emploi salarié semble marquer le pas dans le Grand Roissy, diminuant l'écart avec le reste de l'Île-de-France.

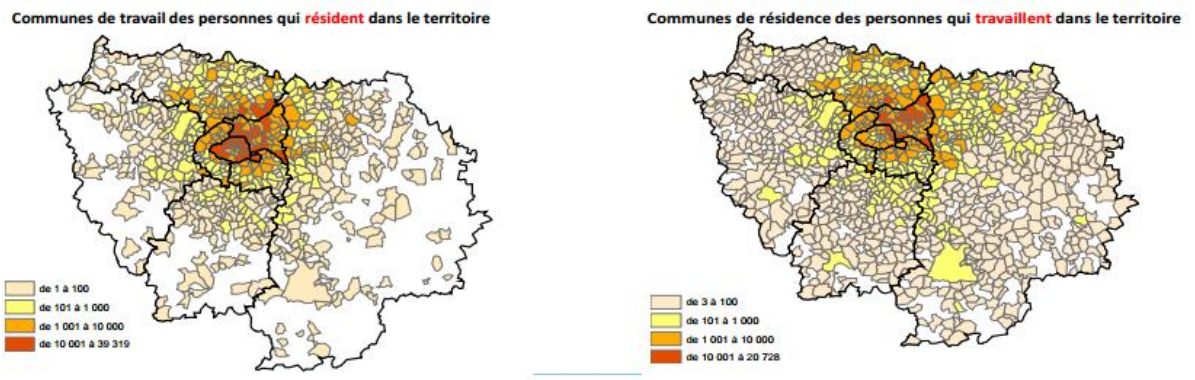
Cette création d'emplois affecte et structure l'espace péri-aéroportuaire. Sur les 160 000 emplois liés à l'aéroport du grand Roissy (sur environ 800 000 emplois salariés au total pour cet espace), 90 000 environs sont localisés dans la plateforme, le reste (environ 710 000) est hors de la plateforme, à Roissy, Tremblay, Gonesse, Villepinte, Aulnay principalement, mais aussi, pour la logistique, au Mesnil Amelot

[174] La région dont il est question n'est pas la région administrative française, cette évaluation ayant été produite par l'équipe d'analystes hollandais de l'*airport city*. Il serait possible de la comprendre ici comme correspondant au territoire du Grand Roissy.

et à Mitry Mory (source : directeur général de l'EPA Plaine de France, Hervé Dupont, in VIDAILHET, 2010 : 91).

À cette polarisation économique s'ajoute la polarisation résidentielle, malgré les contraintes du Plan d'Exposition au Bruit, limitant voire interdisant les constructions à fonction résidentielle dans les secteurs particulièrement exposés. Les employés des entreprises dépendant de près ou de loin de Paris-CDG s'installent à proximité de leur lieu de travail, mais l'inverse est également vrai : les salariés sont aussi recrutés parmi les riverains de l'aéroport (Figure n° 21). Ce dernier devient alors un pôle majeur de l'agglomération parisienne, périphérique à l'échelle de la métropole mais central à l'échelle du Grand Roissy.

Figure n° 21 : Les mobilités domicile/travail sur le Grand Roissy



Source : Portraits du grand Roissy, avril 2015, www.idf.direccte.gouv.fr

À travers ces deux cartes, la polarisation résidentielle de l'aéroport est visible. Les personnes qui résident dans le territoire du Grand Roissy travaillent soit à Paris *intra-muros*, soit dans ou à proximité (corridor aéroportuaire) de Paris-CDG. La deuxième carte permet de saisir l'étalement aéroportuaire, grâce aux auréoles successives qu'il est possible de dessiner à partir d'un gradient de densité dégressive.

3. *L'implantation d'entreprises*

Cet effet d'entraînement se mesure également à travers l'implantation des entreprises autour de la plateforme aéroportuaire. En effet, sous l'impulsion de sa dynamique économique, l'offre immobilière périphérique s'est structurée pour accueillir des entreprises, induisant une agglomération et un étalement périphériques. (IAURIF, 2003 : 109). L'attractivité de la zone périphérique en sort renforcée. Deux processus sont à distinguer :

- un effet centrifuge : il est possible d'observer une dispersion ou une évasion des activités manifestée par le départ des entreprises localisées sur la

plateforme vers des sites périphériques plus adaptés à leur offre immobilière, les services aux entreprises ou l'offre foncière. Ce processus concerne principalement les activités aéroportuaires.

- un effet centripète : certaines entreprises, pourtant éloignées du monde aéroportuaire, s'installent à proximité de la plateforme afin de profiter des avantages comparatifs de celle-ci, sans pour autant exploiter le transport aérien.

Encart n° 6 : Typologie des activités aéroportuaires

Activités aéroportuaires : les activités aéroportuaires sont celles qui correspondent à la chaîne des services offerts sur un aéroport. Le cœur de l'activité aéroportuaire est constitué des transports aériens (réguliers et non réguliers) et de la maintenance aéronautique, des services aéroportuaires, du fret et de la messagerie, de la manutention.

Activités liées de près ou de loin à l'activité aéroportuaire : il s'agit des activités aéroportuaires de service ou celles en lien direct avec l'aéroport : activités utilisatrices, sous-traitantes, induites par la vocation fret de CDG, à l'image de la sûreté – sécurité, les services publics (services des Douanes, Direction de la Police de l'Air et des Frontières, Gendarmerie du Transport Aérien), les commerces de détail, l'hôtellerie – restauration, le nettoyage, les transports terrestres.

Activités non-aéroportuaires : activités sans aucun lien avec l'activité aéroportuaire, ne faisant pas appel aux services proposés par l'aéroport.

Source : Les dossiers du Garp/Assedic d'après la nomenclature communiquée par l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de l'aéroport Paris-CDG, Mars 2007

Pour ces dernières, la proximité de l'aéroport est importante. Une étude de l'IAURIF, réalisée pour Aéroports de Paris en mars 2003, s'efforce de dégager l'intérêt de la proximité de la plateforme pour les entreprises. Le Parc International d'Activités Paris-Nord II sert d'espace d'étude. Dans une logique centrifuge, le parc accueille une part croissante d'entreprises proprement aéroportuaires. Selon cette étude, 17% des entreprises et 25% des emplois de Paris-Nord II ont un « caractère aéroportuaire » (implantations Air France, notamment son centre de recrutement ; de KLM ; de Swissair ou encore ACNA nettoyage, Appelway en termes de fret, et Elysées Conseil spécialisé dans le conseil et l'audit en sûreté du transport aérien). Parmi les dernières implantations de l'époque, l'essor des sous-traitants, des prestataires de services et d'hôtels atteste que les liens avec l'aéroport se resserrent. Au-delà de ces connexions directes, l'IAURIF a mené une enquête interrogeant ces liens auprès des 450 entreprises du parc d'activités. Pour 10% des entreprises, la proximité de Paris-CDG est qualifiée d'« essentielle » ; pour 49% d'entre elles

d'« importante », de « secondaire » pour 22% et de « marginale » pour 18%. La proximité de l'aéroport est donc importante ou essentielle pour 60% des entreprises du parc. 67% des entreprises utilisent les services passagers de l'aéroport et 20% les services fret.

Certains secteurs d'activités sont surreprésentés sur le territoire aéroportuaire et ses périphéries par rapport à d'autres, leur conférant une véritable identité économique : le transport représente 16,4 % de l'emploi salarié du privé et le commerce rassemble 18,7 % de l'emploi salarié en 2012. L'identité logistique se renforce alors que les activités commerciales se stabilisent. Bien qu'il ait perdu 785 emplois en 2012, le transport aérien reste un fort pourvoyeur d'emploi avec 6,9 % des salariés du Grand Roissy, avec Air France et Aéroports de Paris comme principaux employeurs. Plusieurs entreprises de la finance et de l'assurance ainsi que des activités de nettoyage figurent parmi les principaux employeurs privés (Tableau n° 22). Une esquisse de *cluster* aéroportuaire semble se dessiner : un réseau concentré de petites, moyennes et grandes entreprises se structure autour du secteur du transport dans l'espace de concentration du Grand Roissy.

Tableau n° 22 : Principaux secteurs pourvoyeurs d'emploi du Grand Roissy

Secteur d'activité	Nombre de salariés fin 2012 (Urssaf)	Nombre de salariés fin 2008 (Urssaf)	Evolution entre fin 2008 et fin 2012 en nombre de salariés
Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles	54488	52472	3,84 %
Commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles	52232	54192	-3,62 %
Travaux de construction spécialisés	48150	45598	5,60 %
Transports aériens	43546	44331	-1,77 %
Entreposage et services auxiliaires des transports	31015	31891	-2,75 %
Transports terrestres et transport par conduites	29220	27956	4,52 %
Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager	28193	28766	-1,99 %
Restauration	27524	25134	9,51 %
Enquêtes et sécurité	17468	15090	15,76 %
Activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite	16348	12591	29,84 %

Source : Acoss/ Urssaf 2008 –2012

Ce tableau récapitule l'évolution des principaux secteurs pourvoyeurs d'emplois du Grand Roissy. Le secteur des transports aériens recule au profit essentiellement de la restauration, de la sécurité, et du secteur financier, et plus secondairement du commerce de détail, des travaux de construction spécialisés, des transports terrestres. Cette évolution témoigne de la diversification des activités sur le territoire aéroportuaire.

Source : Portraits du grand Roissy, avril 2015, www.idf.direccte.gouv.fr

4. *Les effets structurants du rayonnement aéroportuaire*

Les effets d'entraînement de l'aéroport se manifestent sur une aire d'influence très vaste. La turbine aéroportuaire s'exprime ainsi régionalement par la dynamique économique et démographique qu'elle insuffle à l'ensemble de l'Ile-de-France. Le document « *L'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget* » du groupe Aéroports de Paris est riche d'enseignements[175] : en ce qui concerne l'implantation des entreprises, « *la corrélation, estimée sur la période 1986-2010, entre le nombre d'établissements privés implantés en Ile-de-France et les mouvements d'avions sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est très bonne, puisqu'elle s'élève à 91% »*. Les départements pour lesquels ces corrélations sont les plus fortes sont l'Oise (97%), le Val d'Oise (96%), la Seine-et-Marne[176]. À travers ces chiffres, il est possible de constater que l'effet structurant de l'aéroport dépasse les frontières de la région IDF en intégrant l'Oise dans son fonctionnement. Paris-CDG n'étant pourtant pas situé dans le département de l'Oise, ce dernier a vu ses échanges économiques augmenter considérablement ces dernières années, avec 12 100 Isariens employés sur la plateforme, devant Paris et ses 8 100 salariés. De même, selon le GARP (Groupement des Assedic de la Région Parisienne), entre 2001 et 2005, l'emploi salarié dans le bassin de Roissy[177] a progressé de près de 8%, alors qu'il a régressé en Île-de-France. Sur la même période, le nombre d'établissements a crû de 4.1%.

Cette dynamique de polarisation et de structuration économique connaît un effet spatial émergent : l'étalement aéroportuaire.

C. Les effets spatiaux de la centralité aéroportuaire : un étalement différencié

Au-delà de ces remarques sur l'impact économique de l'aéroport, qui n'est pas le sujet de cette thèse, mais est indispensable pour saisir et comprendre l'étalement aéroportuaire, l'impact spatial et la construction d'un objet géographique nouveau constituent le réel intérêt de cette partie. L'objectif est de déterminer le rayon de contagion et la qualité de diffusion économique et résidentielle périphérique de l'aéroport.

L'aéroport devient le centre de gravité d'un territoire bien plus large, drainant et diffusant les richesses de son arrière-pays proche. Entre concentration et

---

[175] Source : « L'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget », brochure produite par Aéroports de Paris, disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/c/document_library/get_file?uuid=801d0d76-d797-4b68-be5c-643591f35a82&groupId=10139 (Dernière consultation le 29 juin 2015).

[176] *Op.cit. : 5*

[177] Je reviendrai ci-après sur ce territoire.

dispersion spatiales, on assiste au glissement de la plateforme multimodale à la centralité urbaine. En effet, l'aéroport, s'il n'est pas en position géométrique centrale dans l'espace métropolitain[178], présente une capacité de polarisation et d'attractivité sur un espace plus ou moins vaste, concentrant « *acteurs, fonctions et objets de société* »[179]. Ainsi l'aéroport façonne-t-il un espace dont il devient le centre. Infrastructure périphérique, il possède la valeur d'une centralité métropolitaine. Sa situation dans l'espace de la métropole ne présente guère d'intérêt face à son rayonnement fonctionnel et aux gradients qu'il produit dans l'espace environnant.

Si, à l'image des agglomérations urbaines, l'infrastructure fait système voire territoire (Chapitre 8)[180], les indicateurs permettant de le saisir ne sont pas strictement les mêmes que pour l'espace sub- et péri-urbain. Ceux de l'étalement ne passent pas par la fonction résidentielle mais par la diffusion aréolaire, autour de la plateforme, d'activités aéroportuaires. En effet, les impacts spatiaux de la contagion aéroportuaire affectant les communes riveraines sont indéniables, transformant cet équipement métropolitain périphérique en moteur d'un territoire dynamique. L'installation d'activités autour de l'aéroport confère autant de pertinence à la notion d'étalement aéroportuaire.

Il est possible de tenter de construire une typologie ou un schéma modélisant les modalités et les espaces de l'étalement aéroportuaire (Figure n° 22). Les critères retenus sont socio-économiques, à savoir le pourcentage d'entreprises aéroportuaires, la proximité à l'aéroport et le nombre d'employés travaillant sur la plateforme. Ces critères permettent de mesurer les interactions entre l'aéroport et la commune étudiée. Les données sont tirées de trois documents principaux : le *Rapport n°2 du Garp/Assédic*, datant de mars 2007 ; *L'impact socio-économique des aéroports franciliens,* étude réalisée par l'IAURIF pour Aéroports de Paris en 2003 et enfin, *L'emploi à Paris-CDG, Recensement 2012* réalisé par l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation pour Aéroports de Paris, datant de novembre 2013 et reposant sur des données de 2011.

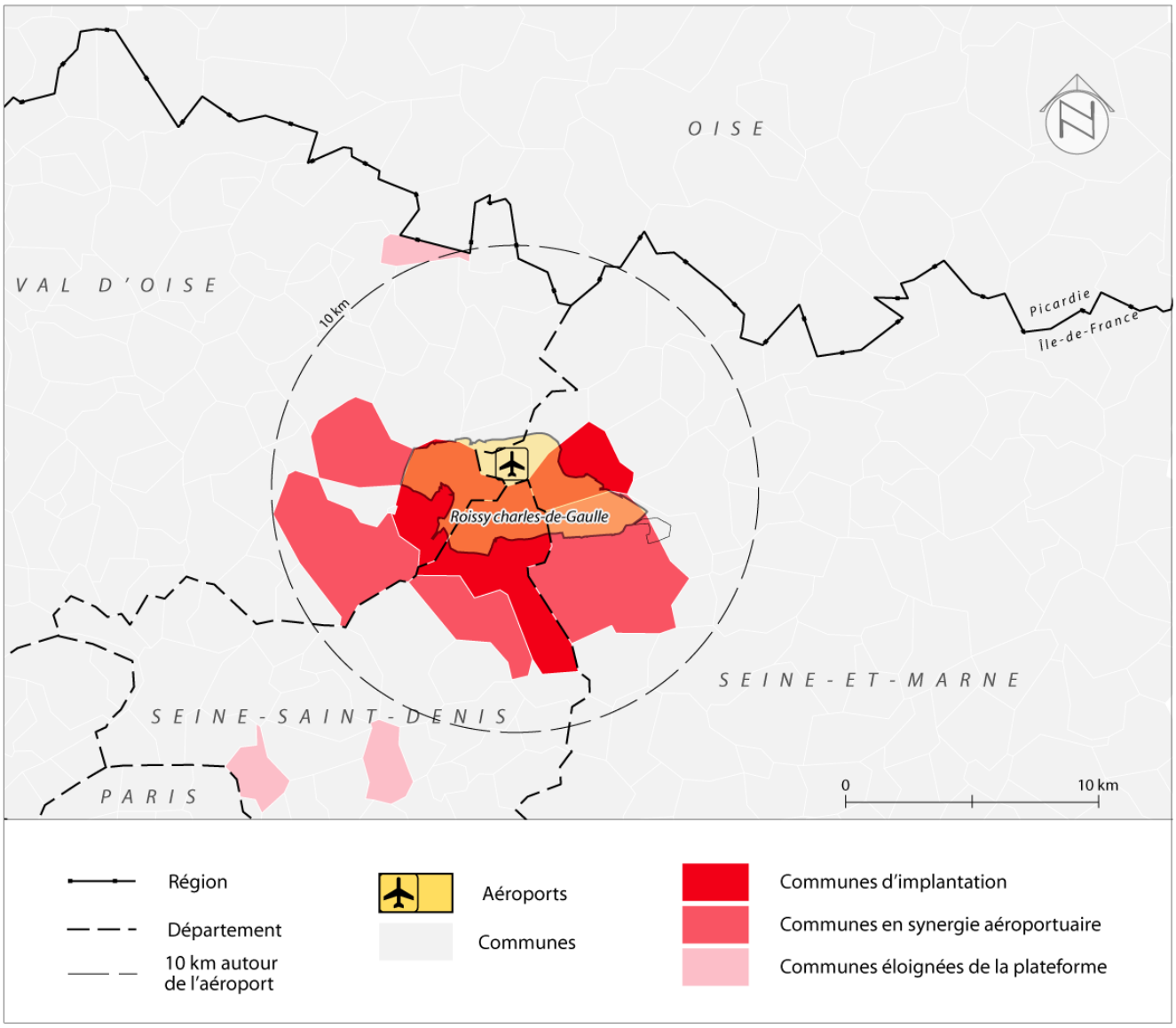
1. *Une dynamique aréolaire*

Le taux moyen des activités et entreprises aéroportuaires localisées dans les communes voisines de l'aéroport de Paris-CDG est de 17%, sur environ 2 300

[178] Comme nous l'avons déjà mentionné en introduction, l'aéroport est une infrastructure métropolitaine périphérique.
[179] Je m'appuie ici sur la définition de « centralité » proposée par Giuseppe Dematteis, au sein du *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 139-141).
[180] Nous développerons cette notion dans la troisième partie de ce chapitre.

entreprises recensées dans les douze communes les plus proches de l'aéroport (entreprises de l'aéroport non comprises) (Carte n° 12)[181].

Carte n° 12 : Typologie des communes riveraines et périphériques de Paris-CDG



Réalisation : L. Drevet-Démettre

Quatre ensembles de communes peuvent être distingués, répartis en deux groupes.

1. Les communes de la plateforme, à caractère proprement aéroportuaire. Il s'agit des communes les plus concernées par le phénomène aéroportuaire.

[181] Source : Observatoire des métiers, de l'emploi et de la Formation de Paris-CDG, retranscrite au sein du rapport de l'IAURIF sur *L'impact socio-économique des aéroports franciliens,* réalisé en mars 2003 pour Aéroports de Paris (IAURIF, 2003 : 107)

Étant des communes d'implantation de l'aéroport, la distance à la plateforme est quasiment nulle. Elles cumulent un taux de plus de 30% d'entreprises aéroportuaires et plus de 300 salariés par commune œuvrant sur l'aéroport. Il s'agit des communes de Roissy-en-France, de Tremblay-en-France, de Le-Mesnil-Amelot. Roissy-en-France dépasse même les 40% d'entreprises aéroportuaires. Tremblay-en-France est un cas particulier, dans la mesure où, hors-plateforme, elle ne compte que 12% d'entreprises typiquement aéroportuaires. Toutefois, sa performance au sein de la plateforme rétablit son caractère proprement aéroportuaire puisqu'elle cumule 74% des entreprises aéroportuaires exerçant au sein du périmètre aéroportuaire. En termes d'emplois aéroportuaires, Roissy-en-France et Tremblay-en-France dépassent les 500 unités. Au sein de ces trois communes, l'emploi salarié avait crû de 20% depuis 2001 en 2005, contre une croissance de 16% pour l'ensemble du cœur. Les effectifs employés par les entreprises aéroportuaires ont ainsi crû de 22% dans cette zone. Le Mesnil-Amelot a ainsi connu une croissance d'emplois remarquable (+ 1 300 emplois). La commune de Vaudherland constitue une exception : ce n'est pas une commune d'implantation de l'aéroport, seulement une commune riveraine, mais elle atteint des valeurs similaires à celles de ce groupe, avec plus de 500 employés et un taux de 50% d'entreprises aéroportuaires.

2. Les communes en synergie aéroportuaire : celles-ci sont souvent des communes d'implantation ou voisines de la plateforme. Elles atteignent un taux important d'entreprises aéroportuaires, souvent plus de 10 à 15%, et/ou plus de 300 salariés aéroportuaires. Il s'agit des communes de Mitry-Mory, de Louvres, de Goussainville, de Villepinte, de Gonesse.

Ces deux premières auréoles de communes, dont le tissu socio-économique est profondément marqué par l'activité aéroportuaire, constituent ce que l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la Formation de Paris-CDG nomme le « *cœur de pôle* ». Elles bénéficient de l'immédiate proximité de l'aéroport, composée des communes directement riveraines. Cet espace est celui qui profite le plus de l'aéroport. Il accueille la majorité des activités aéroportuaires délocalisées de la plateforme ainsi qu'une part conséquente de ses employés. Ainsi, 1 200 des 3 400 établissements des communes du secteur exercent dans le domaine aéroportuaire, tout comme 94 700 des 140 900 salariés. Ce secteur concentre 79% de l'emploi aéroportuaire de l'ensemble du bassin de Roissy (GARP, 2007 : 5). Le « cœur de pôle » connaît donc une spécialisation autour des activités aéroportuaires[182].

« Les transports aériens dominent avec 40 300 postes dont 90% chez Air France. Ils sont suivis par les services aéroportuaires (10 900 emplois) et le fret (9 100 postes). (…) De par sa nécessité d'être proche de l'aéroport, l'hôtellerie-restauration (7 000 postes) est concentrée dans le « cœur de pôle ». Enfin, dans les services aux entreprises, secteurs très disparates, les activités dominantes sont la sécurité (7 200 emplois) et le nettoyage (6 800 postes). » (GARP, 2007 : 5)

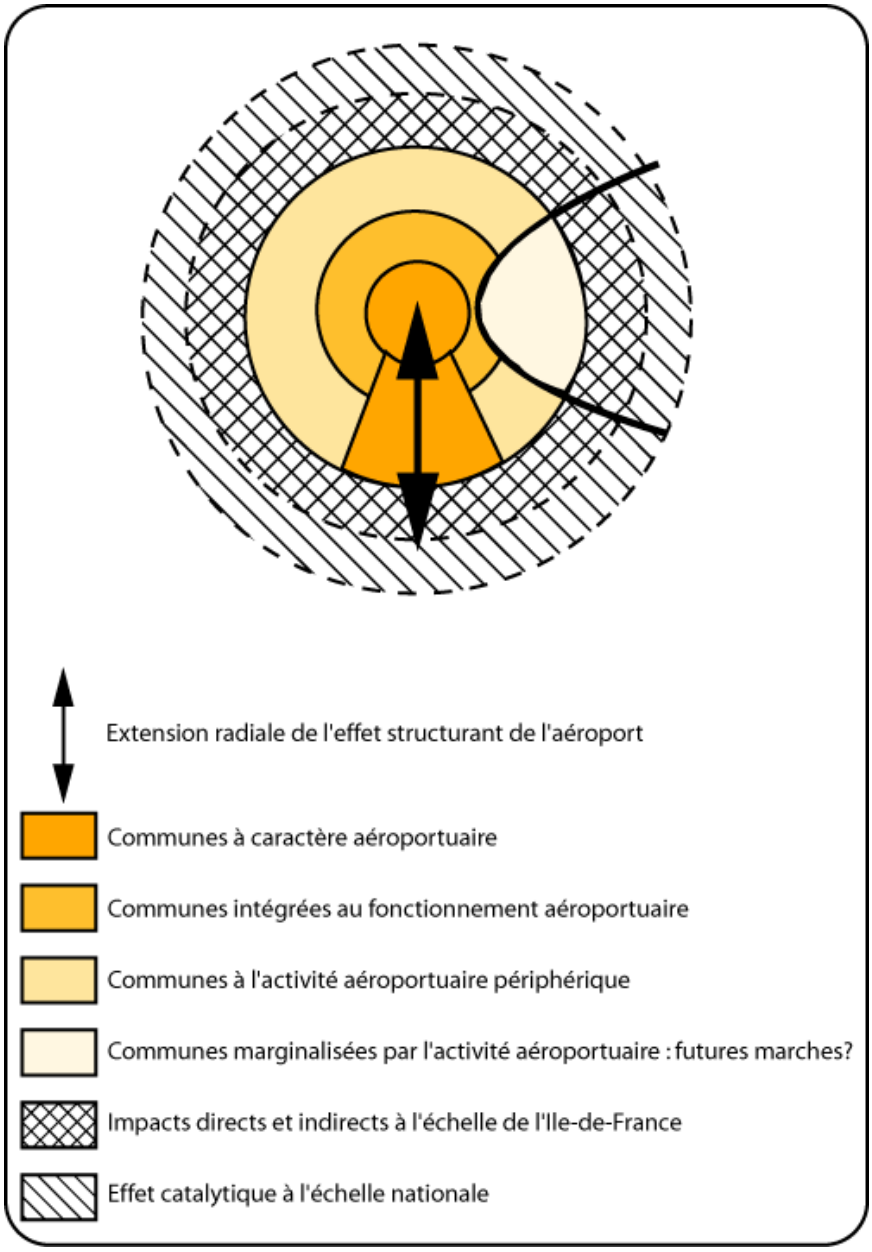
3. L'ensemble suivant est composée de communes situées à plus grande distance de la plateforme (souvent au-delà de la ligne des 5 km). Elles correspondent à la périphérie du bassin d'emploi de Paris-CDG. Celle-ci présente un caractère aéroportuaire moins marqué mais malgré tout non négligeable. Elle compte 21 % de l'emploi aéroportuaire du bassin (2 800 établissements ; 25 700 salariés). Parmi elles, trois communes sont particulièrement dynamiques entre 2001 et 2005 : il s'agit de Bondy (+ 700 emplois) grâce au conseil et assistance, Pantin (+ 700 postes) et Fosses (+ 600 emplois) grâce au commerce de gros.
4. Au-delà de la ligne des 10 kilomètres, l'emploi aéroportuaire chute quasiment systématiquement à moins de 100 salariés par commune, mise à part quelques pénétrations au nord et au sud de la plateforme, à l'image de la zone s'étirant du nord de Fosses jusque Gouvieux, en passant par Chantilly, et de celle reliant Paris à Aulnay-Sous-Bois.

2. *Des inégalités spatiales contrariant le modèle gravitaire*

À cette organisation auréolaire qui dirige l'étalement aéroportuaire se superpose une structure radiale, introduisant des inégalités de développement entre périphéries aéroportuaires. Cette structuration rappelle le processus profondément discriminant de l'urbanisation. En effet, un couloir d'urbanisation et de développement économique de direction Nord-Sud longe le cordon ombilical, qui relie l'aéroport à sa ville d'attache, Paris. Les taux d'emplois aéroportuaires explosent dans les communes limitrophes de la voie de RER B et de l'autoroute A1 Paris-Lille. Cet axe est visible de Tremblay-en-France jusque Pantin, en passant par Villepinte, Aulnay-Sous-Bois, Le-Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, Bobigny, Pantin, La Courneuve, Aubervilliers, etc. Les grands équipements insufflant de l'activité économique respectent cette organisation axiale, à l'image du parc international d'activités Paris-Nord II, de la plateforme logistique Garonor, la ZAC des Tulipes ou encore du parc des expositions de Villepinte. Une « zone économique et urbaine de premier rang » s'est développée depuis la création de Paris-CDG, préfigurant le « corridor aéroportuaire » (VIDAILHET, 2010 : 100).

D'autre part, le modèle gravitaire est également contrarié par l'émergence d'un espace différencié, paraissant être en marge des développements économiques aéroportuaires. Il s'agit de la frange orientale de l'aéroport ainsi que de la partie septentrionale de son bassin d'emploi. Ces espaces sont encore très peu touchés par l'urbanisation et l'activité dominante demeure l'agriculture. Il s'agit principalement des communes du Val d'Oise et de Seine-et-Marne, à l'écart des flux et des infrastructures de communication permettant d'accéder au cœur de la plateforme, refrénant les entreprises souhaitant s'installer à proximité de l'aéroport. La proximité sans accessibilité est moribonde dans le monde de l'entreprise. Sans axe de pénétration dans l'aéroport, seul son contournement est possible sur le territoire de ces communes.

Figure n° 22 : Schématisation du territoire aéroportuaire



Ce modèle gravitaire et radio-concentrique n'est pas sans rappeler l'organisation de grandes métropoles. L'aéroport est par conséquent devenu une véritable centralité, à la fois attractive et répulsive, structurant sa région d'attache. Ainsi, la plateforme induit une dynamique d'urbanisation propre : ses abords immédiats sont devenus aussi attractifs, voire davantage, que certaines zones du centre-ville. D'appendice de la ville, l'aéroport est passé à une logique insulaire : il devient une île de l'archipel métropolitain, un centre mais périphérique. Un système aéroportuaire se met en place

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Le choix a été fait de se concentrer sur les indicateurs économiques afin de saisir l'étalement aéroportuaire, et par conséquent de laisser volontairement de côté la question de l'habitat et du développement urbain autour de la plateforme. En effet,

celui-ci est contrarié par le PEB et les nuisances sonores, ce qui engendre une complexité qui aurait rendu les grands principes de l'étalement aéroportuaire peu lisibles. En effet, les communes proches de l'aéroport ont bénéficié d'une croissance démographique très importante, concomitante au développement de ce nouveau centre d'impulsion.

Certes différencié, l'étalement interroge les limites de la zone ou de l'espace aéroportuaire tels que l'on pourrait l'appeler. Celui-ci est profondément morcelé, ce qui complexifie alors sa gestion. De nouveaux périmètres de concertation et de gouvernance doivent être créés.

II. Gouvernance et constructions du territoire aéroportuaire

Face à l'étalement des activités aéroportuaires et à l'attractivité de la plateforme, les dispositifs d'aménagement et les périmètres d'innovation territoriale se multiplient (afin de capter la croissance économique, entre autres). Cet enchevêtrement participe à rendre la zone aéroportuaire et ses alentours spatialement et territorialement illisibles, d'autant plus que les modifications sont incessantes[183]. La nécessité d'instaurer une entité de gouvernance à l'échelle du territoire aéroportuaire, dénommé « le Grand Roissy »[184], se fait sentir : les expérimentations territoriales, souvent à l'initiative d'Aéroports de Paris, se succèdent. L'utilisation du pluriel dans le titre de cette partie exprime les superpositions et enchevêtrements administratifs, juridiques et institutionnels qui animent le territoire aéroportuaire.

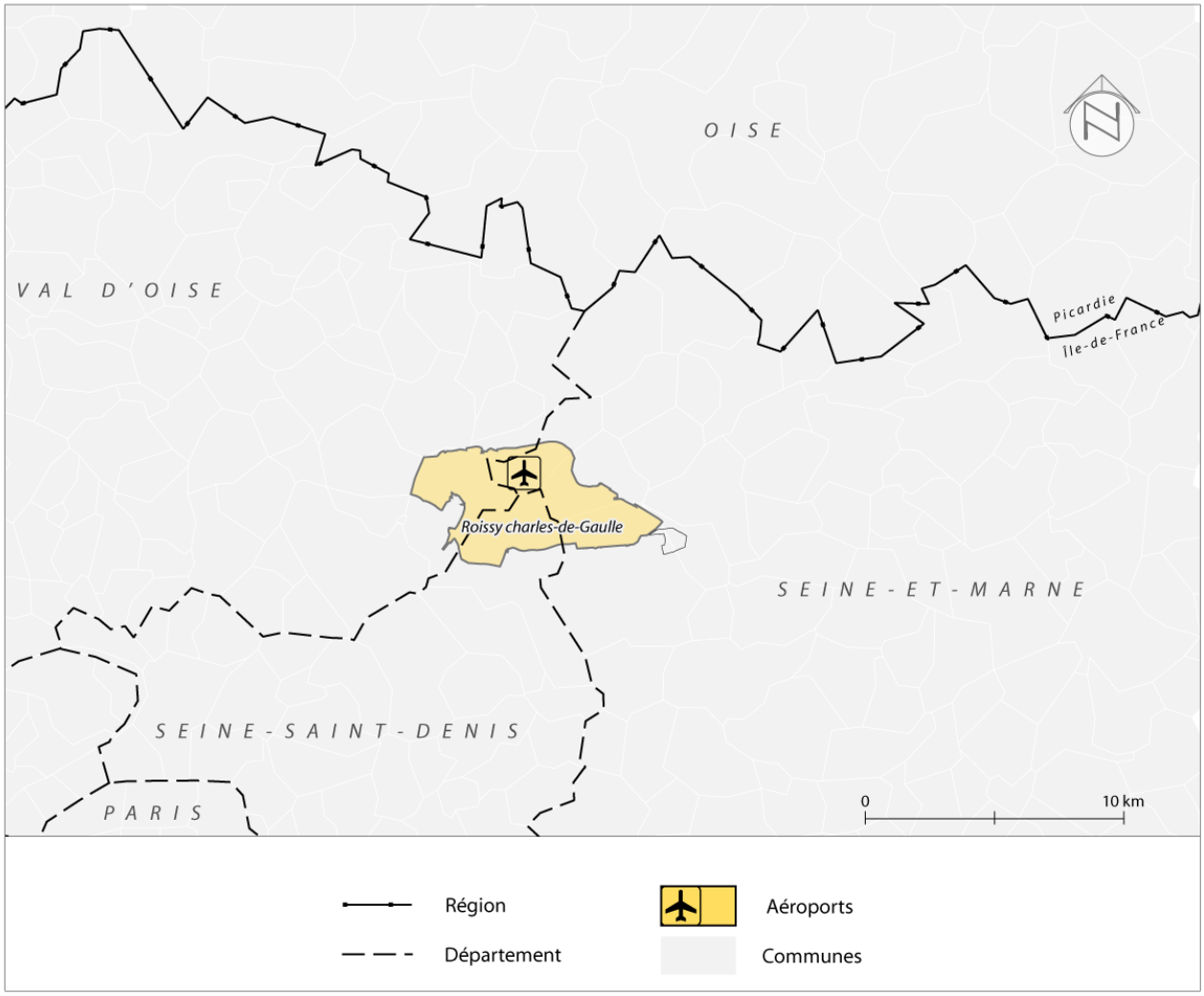
[183] Les périmètres n'ont cessé d'évoluer le temps qu'a duré mon travail de recherche. La veille réalisée notamment auprès du site roissymail.com m'a permis de suivre ces mutations durant les sept années qui ont été nécessaires pour la réalisation de ce travail. Concernant les intercommunalités et leurs fusions, le site « Roissymail, l'information du Grand Roissy en direct » recèle de nombreuses informations politiques et judiciaires.(http://www.roissymail.com/, dernière consultation le 18 mars 2015).

[184] Nous y revenons dans les lignes qui suivent

A. Le mille-feuille territorial – L'effet mosaïque

La complexité territoriale est inhérente à l'aéroport de Paris-CDG. Dès sa construction, il a été décidé que son emprise occuperait une surface de 3 256 hectares, répartie entre sept communes (Roissy-en-France, Épiais-lès-Louvres, Tremblay-en-France, Mauregard, Compans, Le Mesnil-Amelot et Mitry-Mory)[185] et trois départements (Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne), à 23 kilomètres de Paris (Carte n° 13).

Carte n° 13 : Le chevauchement administratif de Paris-CDG



Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

Au-delà de ces territoires sites s'ajoutent l'ensemble des communes riveraines subissant les nuisances aéroportuaires, mais profitant aussi d'impacts socio-

[185] Notamment Roissy-en-France dont il occupe plus de la moitié du territoire et dont il a longtemps porté le nom.

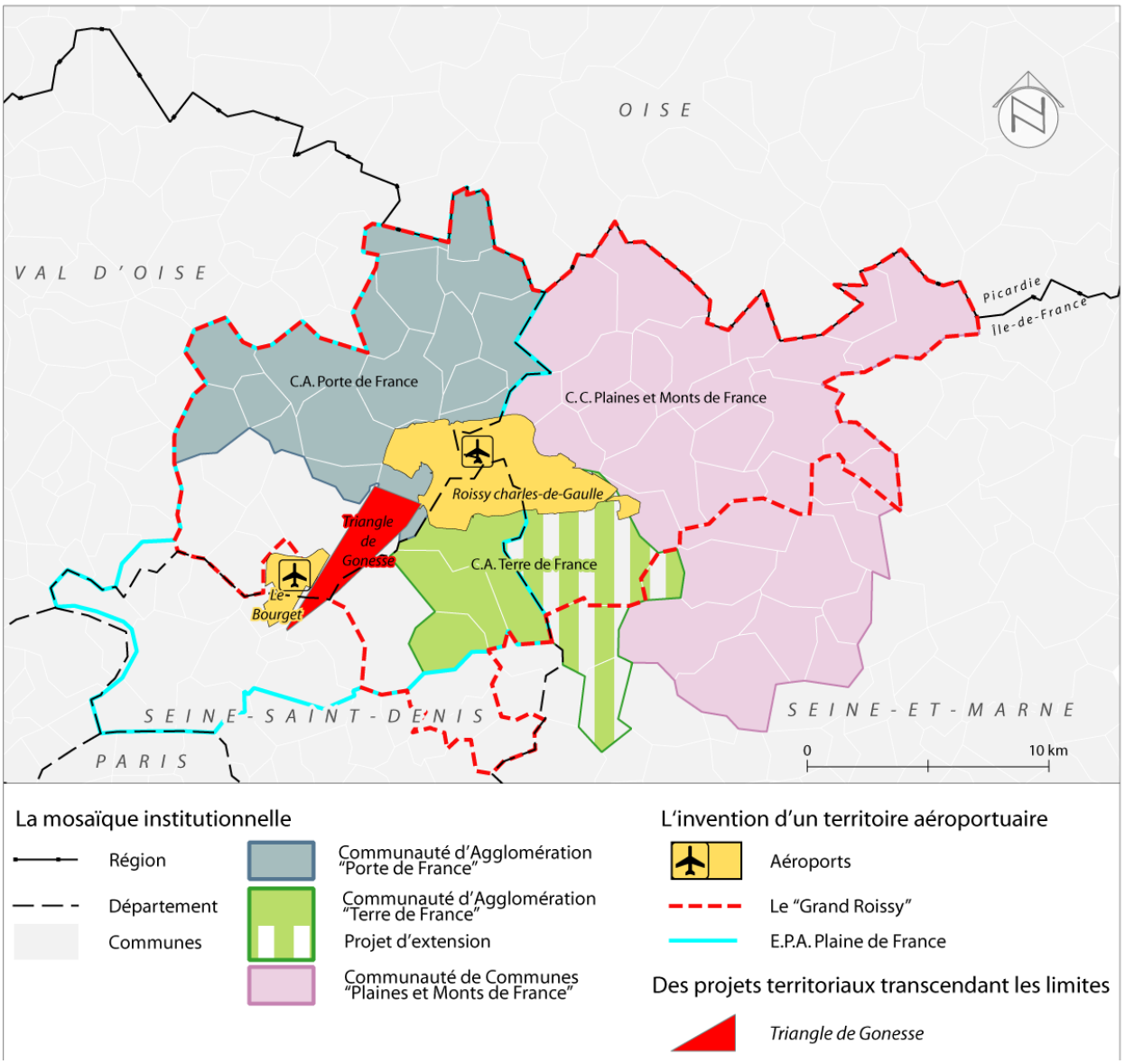
économiques, et fonctionnant par conséquent en interaction avec la plateforme. Les superpositions et enchevêtrements politico-administratifs dévoilent l'inexistence d'un territoire aéroportuaire *a priori* et présagent des complexités de gouvernance.

Chaque acteur institutionnel, riverain de l'infrastructure, est alors porteur de projets, destinés à capter la manne économique aéroportuaire. L'offre d'immobilier de bureau et d'entreprise ne fait que croître dans les communes attenantes, mais l'absence d'un plan de développement à l'échelle du Grand Roissy affaiblit les performances économiques et la cohérence de cet espace : selon Hervé Dupont, Directeur général de l'EPA Plaine de France, malgré « *les formidables performances économiques de Paris-CDG, nous pouvons faire encore beaucoup mieux, pourvu que nous nous organisions mieux (…). C'est tout simplement faute d'une offre immobilière ciblée et organisée. (…) Cette offre foncière s'est développée à l'initiative des communes et constitue un ensemble d'opérations isolées, peu lisibles pour le visiteur, et surtout peu articulées les unes avec les autres.* » (VIDAILHET, 2010 : 91). Une géographie des parcs d'activités de la zone reflète ce manque de cohérence et l'éclatement de l'offre.

Aux communes portant chacune leur projet propre destiné à exploiter la manne aéroportuaire, s'ajoutent les intercommunalités qui participent également à segmenter le territoire aéroportuaire. Les rassemblements qui semblent à première vue propices au renforcement de la cohérence territoriale génèrent en fait de nouvelles discontinuités, renforçant ainsi l'effet mosaïque. Paris-CDG est alors à cheval sur trois intercommunalités : la communauté d'agglomération de Roissy-Porte de France dans le Val d'Oise, celle de Terre de France en Seine-Saint-Denis, la communauté de communes Plaines-et-monts-de-France en Seine-et-Marne. Cette dernière a été le fruit d'une difficile symbiose de trois intercommunalités, finalement réalisée en 2012 : la communauté de communes Plaine de France autour de Le Mesnil-Amelot, la communauté de communes de la Goële et du Multien (autour de Dammartin), et la communauté de communes des Portes de la Brie (autour de Claye-Souilly). L'éclatement était encore plus prononcé jusqu'en 2012. Les communes de Villeparisis, de Mitry-Mory, de Compans et de Le Pin devront à terme rejoindre la communauté de communes Terre de France, située en Seine-Saint-Denis. Cette fusion illustre une quête de cohérence territoriale. Pourtant, cette dernière ne se réalise pas sans heurts, à l'image des communautés de communes de Plaine de France et de la Goële et du Multien qui ont saisi la justice afin d'enrayer le processus[186].

[186] L'ordonnance de jugement, déboutant les requérants a été prononcée le 18 octobre 2012 par le Tribunal administratif de Melun. Elle est disponible en ligne (http://fr.scribd.com/doc/110748632/Ordonnance-Du-TA-18-10-2012, dernière consultation le 18 mars 2015)

Carte n° 14: L'enchevêtrement des intercommunalités



Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

B. Les inégalités territoriales

A ce patchwork institutionnel s'ajoutent de fortes inégalités spatiales entre les communes riveraines de Paris-CDG. Les plus proches de l'aéroport profitent en effet d'une véritable manne fiscale. Ces communes privilégiées sont Roissy-en-France, Tremblay, Villepinte, Le Mesnil Amelot. D'autres communes subissent toutes les contraintes de l'aéroport (nuisances sonores, contraintes d'urbanisation avec souvent l'interdiction de construire des logements neufs) sans aucune retombée fiscale : la communauté de communes Val de France en est l'illustration (Sarcelles, Villiers le Bel, Garges les Gonesse, Arnouville les Gonesse). Plus généralement, au-delà de la

distinction communale, le département de Seine et Marne est régulièrement apparu comme le grand oublié des retombées économiques aéroportuaires. En effet, les deux autres départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise sur lesquels est aussi implanté Paris-CDG ont longtemps été plus propices au développement des activités, compte-tenu de leur situation d'articulation entre Paris et l'aéroport. De ce fait, du propre aveu de Bernard Corneille, Conseiller général de Seine et Marne, le département est resté particulièrement agricole, davantage tourné vers ses villes nouvelles et Eurodisney que vers l'aéroport. Pourtant, la moitié de la zone aéroportuaire se trouve sur ce département. Quatre communes seine-et-marnaises sont concernées : Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory et Compans. Plus au sud de la plateforme et regardant vers Paris, le Val D'Oise et la Seine Saint Denis ont connu un processus de développement et d'urbanisation rapides. Les élus déplorent cet état de fait et militent pour une mise en valeur de ces territoires écartés des préoccupations économiques des acteurs aéroportuaires.

> « La Seine-et-Marne relativement au Grand Roissy et aux deux autres départements concernés occupe une place singulière. Et d'ailleurs, je n'étais pas là pendant les deux jours mais néanmoins, je n'ai pas trop entendu prononcer le nom de Seine-et-Marne par contre, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, oui. J'ai entendu parler de territoire vierge. La virginité je crois qu'elle est d'abord seine-et-marnaise, à la circonstance puisque ce département depuis 1974 et pendant des décennies, à regarder l'aéroport sans le voir. Même s'il l'entendait, mais il l'a regardé sans le voir. Il est là... Pourquoi ? Tout simplement parce que l'aéroport et c'est bien naturel, lui, regardait Paris, était tourné vers Paris, donc forcément vers les deux départements de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. (…)La situation géographique n'est pas seule responsable de ce désintérêt, je crois qu'il y a eu aussi un manque d'intérêt de la part des élus, de tous les acteurs qui n'ont pas voulu voir aux confins de ce département, qu'il y avait véritablement une mine économique et la Seine-et-Marne s'est préoccupée prioritairement de ses villes nouvelles : Melun-Sénart et Marne-la-Vallée. (…) Aujourd'hui, il faut savoir que la moitié du territoire aéroportuaire se trouve en Seine-et-Marne et que les potentialités de développement sont seine-et-marnaises, il y a quatre communes seine-et-marnaises concernées : Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory et Compans. C'est là que les choses doivent se passer et je crois que si nous voulons que les choses se passent correctement, dans la perspective d'un développement durable, il faut essayer de faire, c'est une chance, de ce qui aujourd'hui n'est en quelque sorte que l'arrière-cour de l'aéroport, la vitrine et une vitrine durable.» Propos de Bernard Corneille, Conseiller général de Seine-et-Marne, lors du Séminaire sur les places durables organisé par Hubstart Paris Region en octobre 2013.

Confusions et inégalités territoriales affaiblissent la construction d'un territoire aéroportuaire autour de Paris-CDG. Des innovations se dessinent afin de renforcer la lisibilité spatiale de la zone et d'en inventer la gouvernance.

C. Retrouver la lisibilité spatiale : la construction du territoire aéroportuaire

Progressivement, face à la confusion territoriale, des réponses tentent d'être apportées par les principaux acteurs, à savoir, en premier lieu, l'État, Aéroports de Paris et la Région Île de France. De nouveaux périmètres sont dessinés, confirmant la centralité aéroportuaire. De nouvelles formes de gouvernance voient le jour, visant la cohérence des actions de développement territorial à l'échelle du territoire aéroportuaire, en conciliant les acteurs publics et privés locaux, tout en accordant une place cruciale aux grands acteurs institutionnels que sont l'État et les autorités aéroportuaires.

1. L'EPA Plaine de France

À partir de 2002, la quête d'harmonisation des projets et de cohérence territoriale mène à l'élaboration de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France à l'initiative de l'État. Cet EPA est un outil au service du projet de développement économique et social et de l'aménagement du territoire de la Plaine de France. Les membres de ce dernier sont : l'État, la Région Ile-de-France, les Départements de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise et les 30 communes du territoire et leurs groupements. Son périmètre s'efforce de réunir les communes et intercommunalités gravitant autour de l'aéroport : il est composé de 40 communes (17 en Seine Saint Denis et 23 dans le Val d'Oise) (Carte n° 14). L'EPA est alors engagé comme opérateur à la demande des collectivités locales, tout en gardant en ligne de mire la préservation de l'intérêt collectif et l'articulation des projets avec l'ensemble du territoire aéroportuaire. Il produit d'ailleurs à ce titre de nombreuses études transversales à l'échelle de la Plaine de France[187]. Toutefois, le principal handicap de cet EPA est l'absence pesante des communes de Seine et Marne depuis 2002, bien qu'il ait été prévu de les rattacher dans les mois à venir[188] : le territoire de projet ne correspond toujours pas au territoire aéroportuaire et ne parvient pas encore à gommer les inégalités territoriales.

2. Le Grand Roissy

Avec le soutien de l'EPA Plaine de France, la démarche visant la cohérence de l'aménagement du grand territoire aéroportuaire se renforce à travers le Grand

---

[187] L'« *Etude quantitative et qualitative des nouveaux emplois, du Grand Roissy au Pôle Métropolitain du Bourget* » ou encore L'« *Etude sur l'hôtellerie en Plaine de France* » disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.plainedefrance.fr/etablissement-public-amenagement/missions (Dernière consultation le 20 juin 2015).

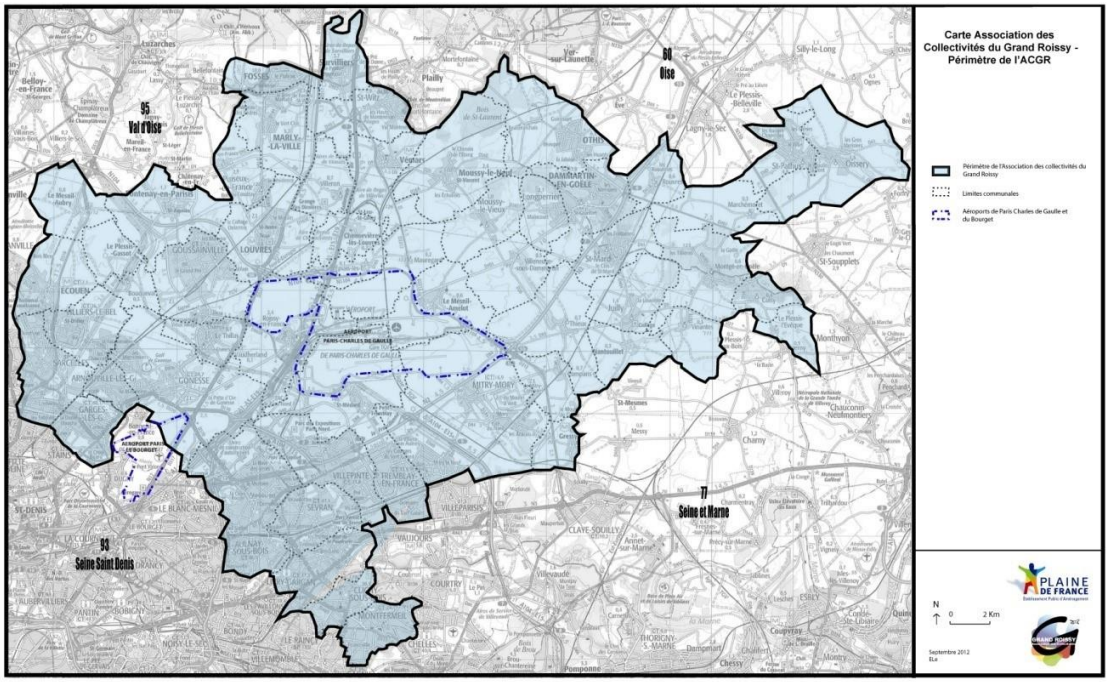
[188] Nonobstant l'EPA Plaine de France a une durée de vie de 15 ans. Il devrait donc disparaître en 2017. Les communes de Seine et Marne feront donc un bref passage dans cet EPA.

Roissy. Les premiers tâtonnements sont à mettre au compte de Jacques Dermagne, président du Conseil Économique, Social et Environnemental de la République (CESER), à l'initiative d'un rapport en novembre 2008, « *Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle* ». À la suite des 35 propositions de Jacques Dermagne pour ce territoire, le Président de la République a confié au préfet la mission « *d'améliorer l'équilibre entre le développement de l'aéroport et les territoires environnants* » (DRIEA, 2012 : 5). La Direction Régionale et Interdépartementale, de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) a alors lancé une étude, sans périmètre ni cadre juridique *a priori*, avec l'idée de donner naissance à un projet collectif pour l'ensemble de ce territoire à venir et proposer des instruments de gouvernance à son échelle (*ibid.*).

Cette appellation recoupe diverses réalités administratives et opérationnelles, dont l'objectif principal est « *d'organiser une gouvernance territoriale sur certains enjeux majeurs : le développement économique et l'agriculture, l'environnement, les transports et mobilités, l'emploi et la formation* » (EPA Plaine de France[189]). Ce Grand Roissy s'est dessiné lors des premières rencontres du Grand Roissy, organisées le 24 et le 25 janvier 2011. Il s'est institutionnalisé avec la naissance de l'Association des collectivités du Grand Roissy le 19 octobre 2011, dans le sillage des réflexions sur le Grand Paris. Depuis, chaque année, ont lieu les conférences territoriales du Grand Roissy. Son périmètre est à cheval sur les trois départements de Paris-CDG : il couvre 37 communes, rassemble près de 600 000 habitants et 260 000 emplois privés[190]. Il s'efforce donc de proposer une échelle d'action et de projet cohérente avec le territoire fonctionnant en interaction avec la plateforme aéroportuaire, l'objectif étant d'aboutir à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale à l'échelle du Grand Roissy (Carte n° 15).

[189] http://www.plainedefrance.fr/domaines-intervention/developpement-territoire/projets-demarches-operationnels/pole-developpement-grand-roissy/missions-epa (Dernière consultation le 18 mars 2015)
[190] Source : EPA Plaine de France, 2014.

Carte n° 15 : Le territoire du Grand Roissy



Source : EPA Plaine de France, 2014

Le périmètre de ce Grand Roissy devient le support d'une gouvernance en construction. Il a ainsi fait l'objet d'une étude d'orientation et d'un schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy pilotés par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA Île-de-France), et achevés en 2012. Les quatre objectifs déterminés dans le cadre d'un projet de charte d'orientations d'aménagement sont alors le renforcement de l'usage des transports en commun et des pratiques de mobilité durable, la définition d'une cohérence spatiale du développement économique, l'amélioration de l'équilibre habitat/activités par le développement de l'offre de logement et l'amélioration des ressources foncières. Pour cela, l'étude prévoit d'accentuer la coopération à l'échelle de ce grand territoire[191].

[191] Le rapport final de cette étude de la DRIEA est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grand_Roissy_Acadie_ACDP_GGau__A4_rapport_final_cle2ec1b2.pdf (Dernière consultation le 20 juin 2015).

3. *Une gouvernance centrée sur Paris-CDG : l'omniprésence d'Aéroports de Paris*

Des périmètres à l'échelle du territoire influencé par Paris-CDG se dessinent, tentant de renouer avec une certaine cohérence territoriale. Afin d'orienter leur aménagement et leur développement, des instances de gouvernance voient également le jour et accordent une place centrale à Aéroports de Paris, entreprise qui gère et exploite la plateforme de Paris-CDG, entre autres. Créée en 2009, l'association Hubstart Paris Region réunit plus d'une trentaine de partenaires institutionnels, associatifs et privés, avec l'objectif d'initier une démarche collective visant à renforcer l'attractivité du Grand Roissy et à y favoriser l'implantation d'entreprises internationales. Cette association développe les outils promotionnels du Grand Roissy (à l'image de la maquette interactive du Grand Roissy), elle est présente lors de nombreux salons internationaux et organise une conférence internationale annuelle, en coopération avec l'aéroport d'Atlanta, afin de réfléchir sur les orientations à donner au développement d'une place aéroportuaire durable[192]. Hubstart Paris Region témoigne de la prise en main du développement du territoire du Grand Roissy par Aéroports de Paris. En effet, elle est le produit de la fusion de deux structures partenariales : Datagora, centre de ressources du Grand Roissy fondé en 2003, et de la pépinière d'entreprises Aéropôle, créée en 2000[193], à l'initiative d'Aéroports de Paris. La ligne initiale visait « *la mise au point d'un fond informatif, l'amélioration de l'accès à l'information sur le pôle d'emploi CDG, bien que le territoire n'ait pas de réalité administrative. En 2005, il n'y avait encore qu'un film par partenaire, car il était difficile de trouver une ligne commune de communication pour tous les départements. Il y avait aussi un film pour ADP qui est la seule entreprise* » selon Anne-Sophie Hugedet, chargée de mission chez Datagora (Entretien du 5 mai 2009). Plus officieusement, confronté à l'opposition systématique des communes riveraines, victimes des nuisances, Aéroports de Paris voulait ainsi renouer le dialogue : « *dès qu'un immeuble de bureaux y était construit, les communes dénonçaient un vol de leur gagne-pain. Aujourd'hui, la volonté est de promouvoir le dialogue, la synergie, la stratégie du gagnant-gagnant* » (*ibid.*). Datagora était donc déjà un outil du Grand Roissy. La mutation vers Hubstart Paris Region est le produit à la fois d'un glissement d'échelle (le nom à la consonance anglo-saxonne en accroit la visibilité sur la scène aéroportuaire mondiale) et d'une stratégie marketing renforcée (l'association s'est dotée d'un site internet, organise des conférences internationales, participe aux salons internationaux, et a installé une Université du service au Roissypôle, dans les anciens locaux de Datagora). Aéroports de Paris est encore une fois au centre de l'apparition

[192] J'ai ainsi eu l'honneur d'assister à la conférence des Place aéroportuaires durables en octobre 2013 qui a eu lieu à l'université du service de Paris-CDG. Les interventions constituent un matériau essentiel d'analyse du discours des acteurs aéroportuaires internationaux (chapitre 4).
[193] Deux structures que j'ai eu l'occasion de fréquenter durant mon terrain, avant l'année 2009.

et du développement de cette association à l'image du parcours d'Elisabeth Le Masson. Avant d'intégrer les bureaux des directeurs d'Hubstart, celle-ci appartenait à Aéroports de Paris depuis 1981 et fut nommée, en 2006, directeur de cabinet de Pierre Graff, Président-Directeur général de l'entreprise.

4. *Des projets issus de cette gouvernance territoriale en construction : le Triangle de Gonesse*

En projet depuis 2010, le Triangle de Gonesse, chevauchant les périmètres institutionnels, fait figure d'exemple du développement d'une gouvernance territoriale à l'échelle du Grand Roissy. Il s'agit d'un projet mixte, dont l'aménageur en fond propre est l'EPA Plaine de France, réunissant un quartier d'affaires international, l'Europacity (quartier de tourisme, commerces et loisirs[194]) et un parc créatif (devant accueillir événements culturels et expositions permanentes), dont la date d'achèvement est fixée à 2025. La première phase de travaux débutera en 2017, après plusieurs temps de conciliation. L'ambition affirmée est de créer un quartier compact urbain, réservant 400 hectares à l'agriculture. Le Triangle de Gonesse sera bien entendu créateur d'emplois : plus de 50 000 (selon les études mises en avant par la municipalité de Gonesse lors du Séminaire internationale des Places aéroportuaires Durables organisé par Hubstart Paris Region en 2013), dont 11 000 pour Europa City et 40 000 pour le quartier d'affaire. Malgré les critiques essuyées par ce projet, le Triangle de Gonesse présente l'intérêt territorial de réconcilier l'ouest de la Seine-Saint-Denis et l'est du Val d'Oise puisque son espace est à cheval sur les deux départements.

---

[194] « *Europacity est une nouvelle destination touristique, imaginée par Immochan. Dans un même lieu, seront regroupés des équipements de culture, de loisirs, de tourisme et de commerce, tous dédiés à l'Europe. Ce projet unique, accélérateur de développement économique du territoire, permettra la création de plus de 11000 emplois* » (extrait de la brochure de l'EPA Plaine de France « Le Triangle de Gonesse, Nouveau quartier international au cœur de l'économie des échanges et du Grand Paris », février 2013). À terme, Europacity s'articulera autour de 230 000 m2 de commerces, 2 700 chambres d'hôtel, 20 000 m2 de restaurants, 50 000 m2 de parc d'attractions, 20 000 m2 de parc aquatique, 30 000 m2 de parc des neiges (avec une piste de ski), 50 000 m2 de lieux culturels (dont deux salles de spectacle, une salle d'exposition, une piste de cirque modulable, un auditorium) et 100 000 m2 d'espace public, plus une ferme pédagogique et un parc d'aventures… (Source : http://www.liberation.fr/societe/2013/08/26/le-grand-pari-d-europa-city_927205, dernière consultation le 18 mars 2015). L'objectif est d'atteindre les 30 millions de visiteurs par an (à titre de comparaison, Eurodisney en accueille 15 millions). Ce projet fait l'objet de nombreuses contestations, liées à l'ampleur de la consommation des espaces agricoles attenants (250 hectares selon le COSTIF, Coordination pour la solidarité des territoires d'Île de France et contre le Grand Paris) (source : http://costif.parla.fr/triangle-de-gonesse ; www.amisdelaterre.org, dernière consultation le 18 mars 2015). Michel Lussault a d'ailleurs répondu aux questions de la journaliste Angela Bolis, du quotidien *Le Monde* à propos de l'avenir des terres agricoles dans le cadre du projet d'Europacity le 26 mars 2013 (Article disponible en ligne, « Pourquoi ne pas faire des terres agricoles une chance pour la métropole de Paris ? », LeMonde.fr, http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/03/26/pourquoi-ne-pas-faire-des-terres-agricoles-une-chance-pour-la-metropole-de-paris_1853874_3244.html#, dernière consultation le 18 mars 2015). D'autres critiques s'élèvent contre le modèle du centre commercial, en pleine érosion en France comme aux États-Unis et le ralentissement de l'activité de la grande distribution, rendant caduque une offre de cette ampleur si proche d'O'Parinor et d'Aéroville, deux centres qui se livrent déjà une concurrence sans merci.

Carte n° 16 : Le Triangle de Gonesse

Source : http://triangledegonesse.fr/ *(Dernière consultation le 20 juin 2015)*

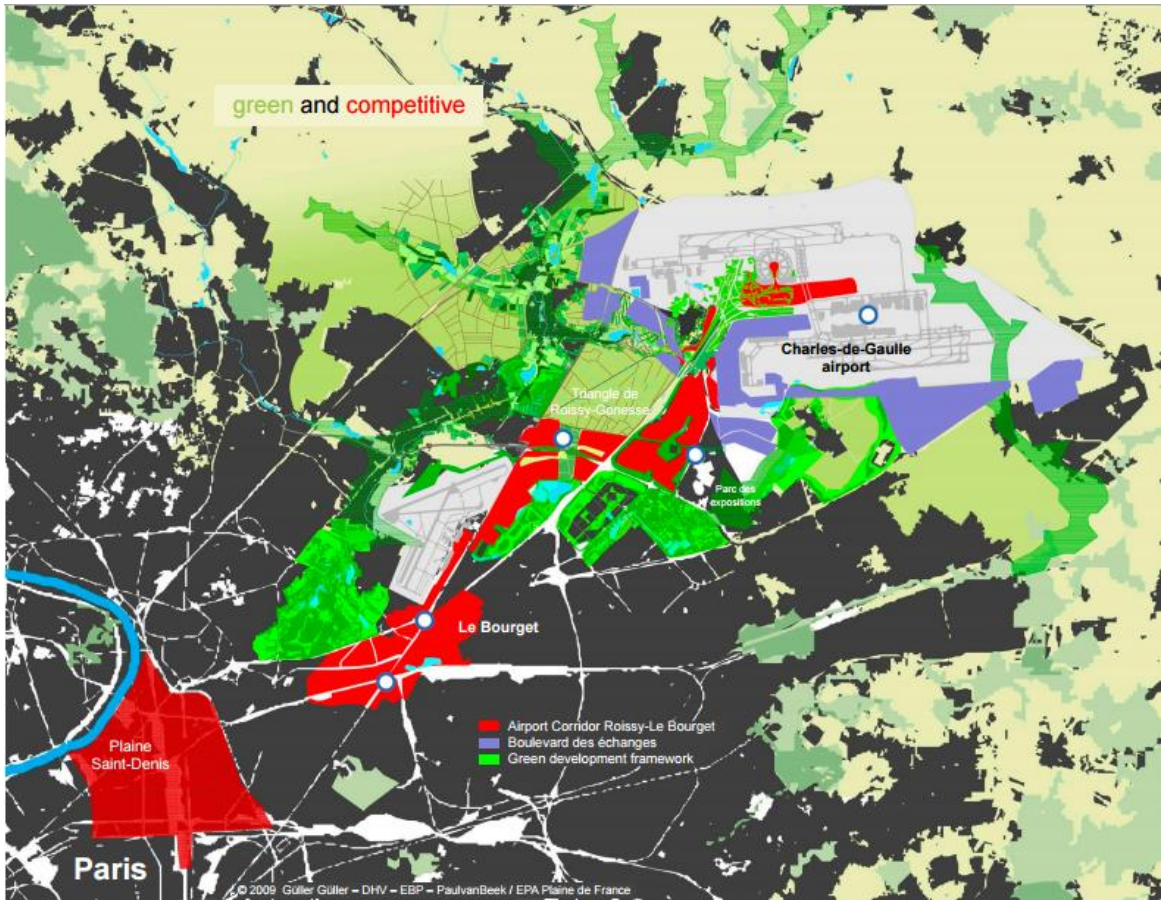
D. Limites de la cohérence territoriale

Malgré les innovations proposées ces dernières années, les inégalités territoriales perdurent dans l'espace aéroportuaire et péri-aéroportuaire.

1. *Le maintien des inégalités territoriales*

Selon Hervé Dupont, Directeur Général de l'EPA Plaine de France, grâce à cette progressive construction territoriale, un schéma d'ensemble plus lisible du Grand Roissy semble se dessiner. Dans son article « Comment un pôle d'excellence peut entraîner un territoire » paru dans le numéro spécial « Airport Cities » du *Ponts et Chaussées Magazine* (VIDAILHET, 2010 : 90-97), il décrit les grands axes structurant ce territoire. Tout d'abord, il distingue au Nord un axe Est-Ouest, appelé « *boulevard des échanges* », reliant les principales entreprises au contact direct avec l'aéroport (Aéroville, Fedex, La Poste, pôle hôtelier, parc d'activités de Paris Nord 2, parc des expositions de Villepinte, etc.). Ensuite, un autre axe Est-Ouest apparaît de Gonesse au sud de Paris Nord 2. Enfin, le « *corridor aéroportuaire* », reliant du Nord au Sud ces deux axes et les aéroports de Paris-CDG et du Bourget, constitue « *l'armature du territoire* » (*ibid.*). Cette structure ressort également du rapport final de l'Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy, produit en juillet 2012, par la DRIEA Île-de-France. Chacun de ces axes fait l'objet de projets de développement et d'équipement.

Carte n° 17 : Les axes structurants du territoire aéroportuaire



Source : http://www.ggau.net/download/GG62_descr_dec09.pdf

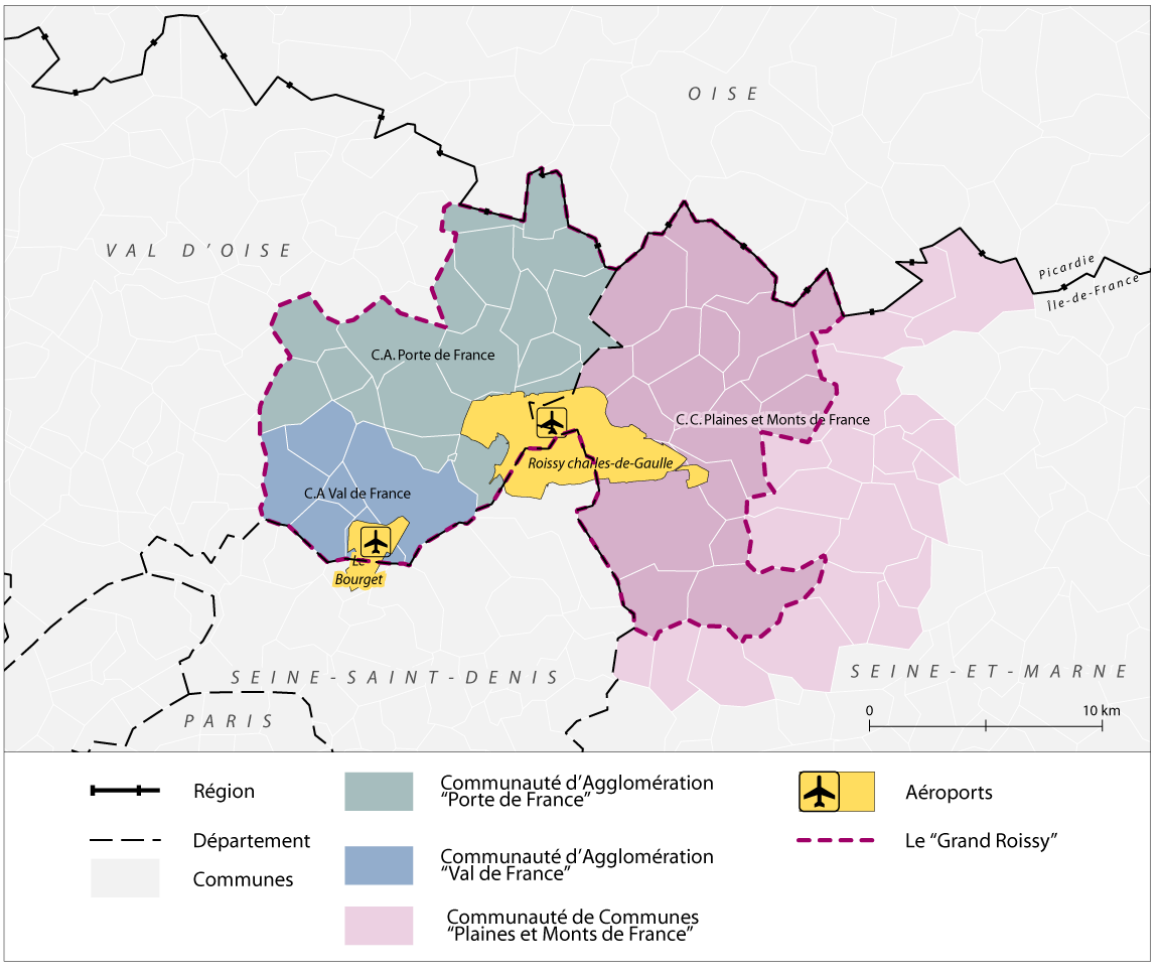
Cette analyse de la structure spatiale du Grand Roissy renvoie aux inégalités territoriales évoquées précédemment. Le cœur de développement de ce territoire s'articule autour d'un axe reliant la plateforme aéroportuaire à l'agglomération parisienne. L'essentiel des communes de Seine-et-Marne au nord et à l'est de la plateforme demeurent à l'écart des processus de développement, tout comme le nord du Val d'Oise. Les mutations à venir, notamment par le biais du projet du Grand Paris renforceront ces inégalités.

2. *Le Grand Roissy à l'épreuve du Grand Paris*

Lancé en 2007, le projet de Grand Paris vise à renforcer la mondialité de l'agglomération parisienne et a identifié Paris-CDG comme pilier et pôle de développement majeur, présageant un renforcement d'un grand territoire autour de Roissy. Nonobstant sa desserte par le métro automatique, la cohérence territoriale de celui-ci semble quelque peu entamée. Cela transparaît principalement à travers la redéfinition des intercommunalités présentées précédemment. Cette nouvelle

délimitation fragilise des équilibres pourtant déjà précaires. L'application de la loi relative à la métropole du Grand Paris qui doit s'appliquer au 1er janvier 2016 induit un projet de redécoupage de certaines collectivités territoriales. La loi vise la création d'une communauté d'agglomération géante, structurée autour de Paris-CDG. Elle doit permettre de renforcer la cohérence d'un périmètre de gouvernance. Pourtant, les résistances et les voix discordantes s'élèvent au sein des groupements de communes. En premier lieu, la réalisation de cette intercommunalité n'est rendue possible qu'à la condition du démantèlement de la Communauté de Communes Plaines et Monts de France : 17 communes de cette dernière sont conduites à rejoindre la future intercommunalité du Grand Roissy. Une pétition circule sur les sites des différentes communes du territoire Plaines et Monts de France, qui s'inquiètent de la perte de ressources des communes tenues à l'écart du territoire aéroportuaire et du décalage qui existera au sein de la nouvelle intercommunalité entre des communes du Val d'Oise très urbanisées (Sarcelles, Villiers-le-Bel, Gonesse, etc.) et celle de Seine-et-Marne dont les préoccupations agricoles sont loin d'être obsolètes. Encore une fois, la Seine-et-Marne et ses communes semblent tourner le dos à l'aéroport.

Carte n° 18 : La communauté d'agglomération du Grand Roissy



La future intercommunalité du Grand Roissy est le pendant de la métropole du Grand Paris, qui doit s'appliquer au 1er janvier 2016. Celle-ci a de quoi surprendre par l'exclusion des communes de Seine-Saint-Denis de cette intercommunalité alors même que le corridor aéroportuaire les traverse.

Réalisation : L. Drevet-Démettre, 2015

De plus, le projet de Grand Paris a pour objectif de construire un territoire parisien à la hauteur des prétentions d'une grande métropole mondiale. Pour ce faire, la fusion du département de Paris avec les départements de la petite couronne, notamment avec le Seine-Saint-Denis, est envisagée. Par conséquent, ce dernier et les communes qu'il réunit ne pourront plus faire partie du territoire du Grand Roissy, alors même qu'une part conséquente de leur tissu économique et de leur urbanisation est étroitement liée à l'aéroport (Carte n° 18).

Le mille-feuille territorial interroge donc la gouvernance du Grand Roissy. Les innovations sont nombreuses, les évolutions sont incessantes, mais un constat

s'impose : l'aéroport perturbe la cohérence territoriale et les initiatives sont brouillonnes et jamais satisfaisantes. Si l'aéroport est une formidable opportunité économique pour ces territoires environnants, il en fragilise les structures politiques. Au lieu de faire territoire à l'image de nombreuses centralités urbaines, il défait le territoire. La centralité politique est fragile.

III. Une centralité aéroportuaire en demi-teinte

Cette fragilité politique de Paris-CDG se double d'une attractivité en demi-teinte, illustrée par la mise à l'écart des riverains et plus généralement des habitants.

A. D'une attractivité excluant les riverains…

En effet, interrogés sur leur connaissance de l'Aéroville[195], plus de 66% des salariés ne connaissent par le projet, c'est-à-dire autant que ceux ne venant pas à l'aéroport en dehors des heures de travail. Pourtant, plus de 90% d'entre eux résident à proximité de l'aéroport. Les seules occurrences positives repérées correspondent à l'accompagnement de voyageurs, candidats au départ ou fraichement arrivés. Par conséquent, l'aéroport n'exerce véritablement sa centralité qu'à travers l'activité aérienne et ses dérivées. Le virage pris en direction de la plurifonctionnalité ne semble pas encore participer à la centralité de Paris-CDG. Il apparaît que ce dernier accuse un certain retard vis-à-vis d'autres aéroports ayant entamé leur virage plus tôt et plus efficacement. C'est le cas de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, dont la stratégie consiste à transformer le terminal en véritable *mall* aéroportuaire : il est devenu une destination du week-end pour les riverains et Amstellodamois. En août 2008, j'ai ainsi pu constater l'arrivée de riverains à vélo, équipés de leur panier afin de faire leurs courses pour la semaine.[196] La principale différence concerne l'accessibilité de la plateforme : Schiphol est très bien connecté aux réseaux routier et ferroviaire de la région, le tarif du trajet entre le centre-ville et l'aéroport est très supportable (aux environs de 4 euros en août 2008), des voies cyclables et une très bonne desserte ont été aménagées avec la périphérie proche de la plateforme. L'aéroport de Paris-CDG cumule de nombreuses contraintes, parmi lesquelles figurent la distance à la ville, une connectivité médiocre (peu d'alternatives au RER sont proposées pour rejoindre la plateforme depuis Paris, à part une ligne de bus au

[195] Le centre commercial Aéroville était encore en cours de construction au moment où les enquêtes ont été réalisées. Il a été inauguré en octobre 2013. La clientèle-cible est composée des riverains et des salariés de la plateforme et de ses environs (Chapitre 8).
[196] Terrain d'observation réalisé en juillet-août 2009.

départ de Porte de la Chapelle dont le temps de parcours est dissuasif[197]), une connexité correcte mais onéreuse (le prix du trajet aller simple pour Paris-CDG depuis le centre parisien avoisine les 10 euros) (Encart n° 7). Ainsi, Paris-CDG se prive d'un rayonnement potentiel sur le nord parisien.

Encart n° 7 : Extrait de carnet de terrain – 6 juin 2014 – Paris-CDG – Rejoindre l'aéroport en bus

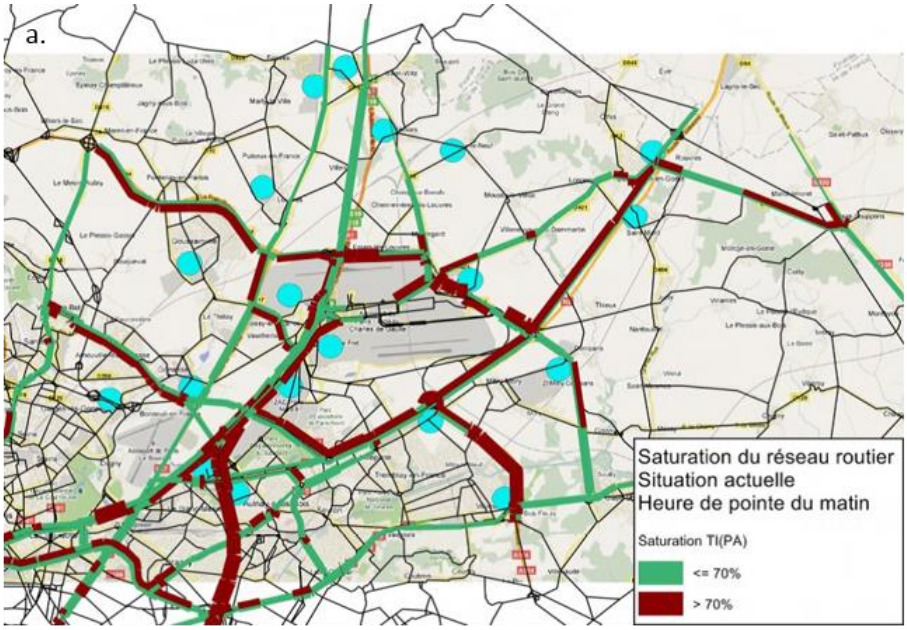
Je prends le bus 350 à Porte de la Chapelle. Il s'agit de la solution la moins onéreuse pour atteindre l'aéroport Paris-CDG (il suffit de valider 3 tickets de bus classiques, on est loin des 10 euros exigés par la ligne RER). L'attente est très longue, près de 30 mn alors qu'on est en jour ouvrable et en pleine journée. Le bus est très fréquenté et il ne faut pas espérer une place assise, alors même que le trajet est long. Il emprunte l'autoroute, mais seulement jusqu'à la zone de logistique Garonor. Au-delà de cet arrêt, où tous les employés provenant de Paris sont descendus afin de rejoindre leur poste, je suis seule dans le bus. Se rendre à l'aéroport en bus ne séduit pas les Parisiens.

De plus, la connectivité et la connexité avec sa périphérie proche sont très insuffisantes. Les transports en commun y sont rares et leur fréquence est allongée. En 2014, Aéroports de Paris indique que 90% de ses salariés se déplacent en voiture. Ils subissent alors la médiocrité qualitative (la domination des axes Nord-Sud au détriment des axes Est-Ouest) et quantitative (la congestion des axes permettant d'accéder à la plateforme) du réseau routier péri-aéroportuaire. L'étude de la Direction Régionale et Interdépartementale, de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) prévoit le développement de voies transversales pour contrer l'engorgement des grands axes.

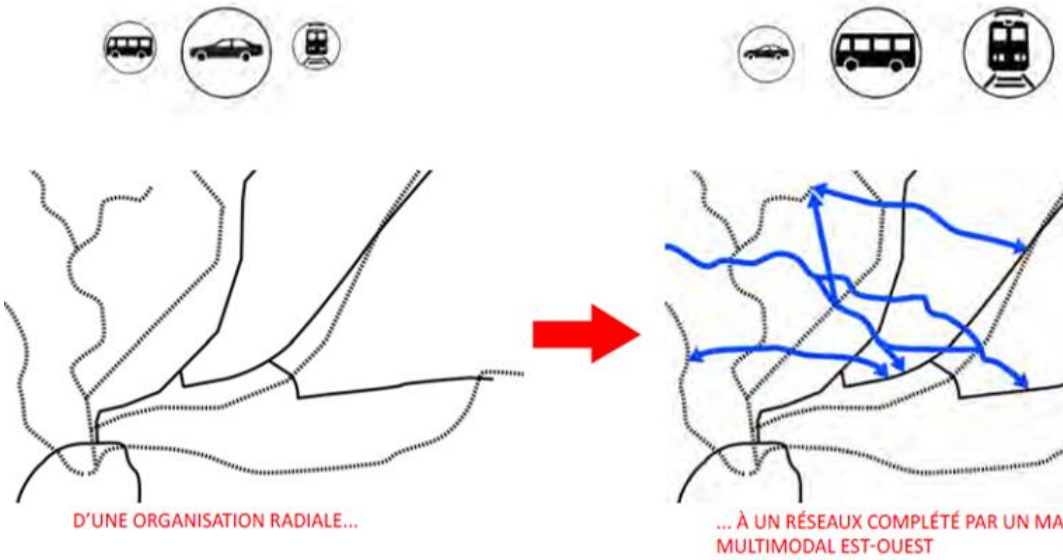
[197] Il s'agit de la ligne 350

Figure n° 23 : L'accessibilité en question de Paris-CDG : des radiales aux transversales

a.



b.



Aujourd'hui la structuration dominante du territoire s'organise le long des axes radiaux de transports, d'orientation septentrionale. La saturation des axes nuit à l'accessibilité de Paris-CDG (**a.** Rapport entre la demande et la capacité d'écoulement des infrastructures: lorsqu'il est supérieur à 70-80%, l'infrastructure est considérée en état de saturation. Les vitesses sont inférieures à 30 km/h). L'objectif de la DRIEA est d'améliorer la connectivité et la connexité. Ce réseau existant doit être compléter par une composante transversale qui adoptera prioritairement une logique multimodale et assurera une intensité urbaine attractive porteuse de développement (**b**.) (DRIEA, 2012 : 26).

Source : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grand_Roissy_Acadie_ACDP_GGau__A4_rapport_final_cle2ec1b2.pdf (Dernière consultation 20 juin 2015)

L'illustration de ce défaut de connectivité et de connexité concerne le nouveau centre commercial Aéroville, ouvert depuis octobre 2013 : accéder au centre est un véritable casse-tête pour celui qui n'est pas véhiculé, qu'il vienne de Paris ou de la périphérie de l'aéroport.

Encart n° 8 : Extrait de carnet de terrain – Juin 2014 – Paris-CDG – Atteindre Aéroville

Le troisième objectif de ma journée était de me rendre à Aéroville. Je comptais au départ m'arrêter à l'aller. Le bus 350 à destination de Roissypole devait normalement s'y arrêter (l'arrêt est indiqué sur le plan de ligne). Pourtant, ce n'est pas le cas alors qu'il passe à proximité immédiate (je peux l'apercevoir par la vitre du bus, nous longeons le trottoir du centre). Le questionnement du chauffeur fait ressortir une profonde confusion et incertitude. Selon ses propos, tous les 350 ne s'y arrêtent pas : seuls ceux des heures de pointe desservent l'Aéroville, parce que durant ces créneaux, ils passent par la zone de fret. En heures creuses, ils passent par le parc des expositions et donc ne s'arrêtent pas à Aéroville. Un flou total réside dans la définition des heures pleines et heures creuses : rien n'est indiqué sur le tableau d'information de la ligne à l'arrêt, ni sur Internet sur le site Ratp. Le chauffeur est lui-même incapable de m'indiquer ces horaires : il m'informe que c'est au démarrage de la ligne qu'on lui indique quel itinéraire il doit suivre.

Je décide donc de partir du Roissypôle, une fois que j'y suis arrivée. Dans les réunions d'informations et les entretiens que j'ai pu réaliser, on m'avait indiqué qu'il y aurait des liaisons bus depuis ce pôle afin de permettre aux employés de se rendre au centre commercial, qui leur est destiné. À Roissypôle-gare, je suis rassurée : effectivement, il y a un affichage indiquant qu'il est possible de se rendre à l'Aéroville en bus, en empruntant plusieurs lignes indiquées, notamment la 351 (la 350 n'y figure effectivement pas). Je me rends au bureau d'information du CIF afin de savoir si un bus repart du centre commercial pour me ramener ensuite à Paris. La guichetière est très embêtée, elle ne sait pas trop quoi me répondre. Elle pense que oui, sort les horaires du 351, les regarde. Elle me dit qu'elle pense que oui, le 351 devrait pouvoir m'y ramener, mais que la RATP n'a pas d'arrêt « Aéroville » à proprement parler. Il faudrait prendre le bus à Malgueriere (à vérifier), mais que même cet arrêt n'est pas tout le temps desservi par la ligne. Elle me dit qu'elle ne peut pas me donner les horaires parce que cela dépend du bus, s'il s'y arrête ou pas. Mais elle n'a aucune idée de quand il s'y arrête ou pas. Je peux donc partir du Roissypole pour aller à l'Aéroville, mais je ne suis pas sûre de pouvoir rentrer à Paris. La seule solution serait de rentrer au Roissypole pour reprendre une autre ligne qui m'amènerait à Paris. Je décide de partir au centre commercial malgré tout. J'attends donc le 351 à Roissy-pôle gare, qui finit par arriver au bout de 20 bonnes minutes. Je monte et par sécurité je demande au chauffeur s'il s'arrête bien à Aéroville ou à l'arrêt d'à côté, peu importe. Il me dit très sèchement et brièvement que non, qu'il faut que je prenne un autre 351 qui

passera plus tard. Je n'obtiens guère plus d'information. Personne n'est capable de me dire quel 351 finira par m'y amener. Il est tard (18h30), je baisse les bras et je décide de rentrer à Paris, sachant qu'en Bus, un vendredi soir, je risque de mettre deux heures pour rentrer. C'est le cas, j'arrive à Porte de la Chapelle à 20h30, sans avoir pu retourner à Aéroville…

Sur les clichés ci-dessus réalisés depuis le bus 350, censé avoir un arrêt Aéroville, il est possible de voir que ce bus longe le centre, mais ne s'y arrête finalement pas.

Clichés : L. Drevet-Démettre

S'il y a bien concentration fonctionnelle, la centralité de Paris-CDG est à mitiger : incontestable aux échelles internationales et nationales, celle-ci est à différencier à l'échelle locale (l'aéroport est un poumon économique mais ne s'insère pas dans l'espace de vie des populations de son environnement proche).

B. … à une ville sans habitants

Au-delà de l'aspect fonctionnel et économique, la centralité urbaine s'exprime aussi à travers la concentration démographique. Ce critère est même fondamental dans les définitions statistiques de l'urbain. Or, la question de la densité et de

l'habitant est délicate lorsqu'il s'agit de plateforme aéroportuaire. L'indicateur démographique est à employer avec précaution parce que la ville aéroportuaire serait une ville sans habitant, ce qui viendrait remettre profondément en question son caractère urbain. En effet, compte tenu des nuisances sonores, le contexte législatif français interdit toute construction à vocation résidentielle sur les plateformes aéroportuaires, classées en zone A dans les Plans d'Exposition au Bruit. Lorsque je leur ai posé la question sur l'existence éventuelle d'habitants à l'aéroport, les acteurs rencontrés sont unanimes : il n'y aurait pas d'habitant à l'aéroport.

Pourtant, la situation est bien plus complexe que la simple inexistence de résidents sur la plateforme. Si l'on se tient à l'habiter au sens strict fonctionnellement parlant (en comprenant « se loger »), il existe pourtant des habitants aéroportuaires. Ainsi, des résidences sociales pour les jeunes travailleurs ont été installées sur des terrains prêtés par Aéroports de Paris pour 30 ans, à proximité du terminal fret de FEDEX. En effet, « *la loi interdit les logements sur une zone industrielle, mais l'accord est donné s'il s'agit de loger des personnes qui travaillent dans cette zone. Ce sont les seuls logements présents, avec ceux des gendarmes, et les préfabriqués des ouvriers de chantier* » (Bruno Cibiel-Marin, Responsable du service Coopération économique et sociale, Entretien du 5 mai 2009). A ces habitants logés sur la plateforme s'en ajoutent d'autres dont la particularité est d'être profondément marginalisés, expérimentant une véritable relégation spatiale au sein de la plateforme. Il s'agit, d'une part, des SDF qui habitent littéralement Paris-CDG, parfois depuis de nombreuses années. Lors de mes enquêtes de terrain (notamment en juillet 2009), j'ai pu identifier au moins un SDF par terminal : deux hommes (Terminaux 2F et 2D) et deux femmes (terminaux 2A et 2B), de tous les âges (Encart n° 9). La plupart du temps, ils se noient dans le flot des voyageurs, adoptant des codes similaires, les rendant « invisibles », notamment parce qu'ils poussent systématiquement un chariot surchargé (qui ne les différencie guère des passagers et leurs multiples valises).

Encart n° 9 : L'itinéraire d'un SDF-habitant de Paris-CDG :

Lors de mes enquêtes de terrain durant l'été 2008, après plusieurs tentatives, un SDF de Paris-CDG s'est finalement confié à moi. Cet entretien a lieu dans le terminal 2B. Pascal est assis sur un siège de la zone d'attente de pré-enregistrement, à côté de son chariot surchargé qu'il surveillait en permanence. Après m'être présentée rapidement et avoir échangé quelques politesses d'usage, Pascal me raconte son parcours de vie. Il affirme « *habiter ici* » depuis près de 20 ans (j'apprendrai plus tard dans la conversation qu'il est arrivé durant l'hiver 1989-1990). Il avait un petit boulot mais a sombré dans l'alcoolisme après des ennuis sentimentaux et il a tout plaqué. Un gars qu'il connait, ancien SDF, lui a dit qu'il ne fallait pas rester dans la rue mais aller à l'aéroport : il y fait plus chaud et on lui donne à manger et des cigarettes. Et c'est vrai : tous les soirs, vers 21h, la boulangerie Paul de la gare TGV lui donne à manger, derrière une porte de service bleue, à l'abri des regards. Les femmes de ménage lui ramènent des yaourts, parfois même de l'alcool. Ils lui donnent car ils le connaissent depuis des années. *« Ici, c'est comme chez moi, tout le monde me connaît* ». Ce que Pascal aime à l'aéroport, c'est la tranquillité, les cigarettes, la radio et la musique qui défilent toute la journée. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de douche, donc Pascal utilise les toilettes handicapés. Il aime bien l'ambiance de l'aéroport, il n'a pas l'impression d'être seul. Il discute parfois avec des passagers, il aide les gens. « *C'est une grande ville ici* ». Il est toujours resté dans ce terminal qui est le premier où il est arrivé, « par fidélité et par amour ». Seule la nuit, il se rend au T2F pour dormir juste derrière le « truc de police » avec l'accord de la police. C'est la police qui lui a proposé car elle sait qu'il ne peut pas se défendre. . Il se lève à 3h15-3h30 du matin, avant les premiers vols. Il se rend au T2D pour prendre son café (il est 30 cents moins cher à la machine à café qu'ailleurs) et retourne « à ma maison » au T2B, après avoir fait un tour d'une heure, appuyé sur son chariot, pour faire fonctionner ses jambes, et discute avec les femmes de ménage. Il n'est jamais allé dans les terminaux G et E. Grâce à l'aéroport, il a aussi retrouvé un travail : un taxi, à force de le voir, l'a embauché comme jardinier à Colombes. Il n'est revenu à l'aéroport que 8 ans après un accident du travail. Quand il est arrivé à l'aéroport, ils étaient trois SDF ; aujourd'hui, ils sont une centaine, surtout dans les parkings (surtout les étrangers qui ne veulent pas se faire repérer). Un copain va venir le voir, un ancien SDF, qui a trouvé un boulot et vient le voir tous les jours. (Entretien avec Pascal, SDF, esquinté par la vie, T2B, été 2008)

Aux SDF s'ajoute une autre population investissant un espace de relégation qui n'apparaît pas sur les cartes de l'aéroport : les sans-papiers arrêtés à leur descente

de l'avion et maintenus en zone d'attente, le temps que leur situation soit régularisée ou que la procédure d'expulsion soit achevée (Chapitre 9).

S'il existe quelques habitants au sens fonctionnel de l'action sur l'aéroport, il paraît également pertinent d'élargir l'acception du verbe. De nombreux travaux nous y invitent, à l'image des recherches d'Heidegger, qui « *établit une séparation radicale entre l'habiter (mise en rapport « poétique » avec le Monde) et le fait de se loger (simple acte fonctionnel)* ». Dans sa lignée, Henri Lefebvre affirmait qu'il fallait distinguer la pratique de l'habiter de la « *seule exigence fonctionnelle* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 441). Ainsi, l'aéroport se peuple de nombreux habitants, qui pratiquent la plateforme au quotidien, s'approprient l'espace aéroportuaire, multiplient les interactions sociales et spatiales : les employés de toutes les entreprises de la plateforme. En 2010, les 700 entreprises de la plate-forme emploient quelque 86 000 agents. Le transport aérien et les services associés représentent près de 66 % des emplois, l'hôtellerie, la restauration et les commerces 10,5 %, les métiers de la sûreté-sécurité, près de 6 %. Cette densité humaine s'accroît encore davantage si les passagers sont intégrés dans la notion d'habiter, bien qu'il s'agisse d'un habitat éphémère : les 63 millions de passagers de la plateforme participent aux interactions sociales et pratiquent l'espace aéroportuaire.

Dès lors, la densité aéroportuaire est élevée : si l'on rapporte le nombre d'employés à la superficie de la plateforme, elle s'élèverait à 2 655 habitants au km², ce qui équivaut à la densité d'une ville comme Istanbul, même si Paris intra-muros est dix fois plus dense. Il n'est pas possible de réaliser le même calcul de densité en prenant en compte les passagers. Il serait faussé dans la mesure où tous les passagers ne sont jamais sur la plateforme simultanément. Toutefois, la densité est potentiellement bien plus élevée et dépasse certainement 7 000 personnes présentes quotidiennement sur la plateforme. De plus, je parle ici en densité brute : l'emprise des pistes soustraite, la densité nette est susceptible de dépasser celle des plus grandes mégapoles mondiales.

Le premier caractère urbain de l'*aiport city* semble donc être la centralité économique, produite à la fois par un processus à la fois centrifuge de convergence fonctionnelle et démographique et par un processus centripète d'étalement aéroportuaire. Cette concentration fonctionnelle est à l'origine d'une polarisation par Paris-CDG d'un espace aéroportuaire à géométrie variable, posant la question de la gouvernance de ce territoire construit *a posteriori*. À la suite des réflexions menées dans ce chapitre, le constat s'impose de la perturbation de la cohérence territoriale

par Paris-CDG. L'émergence d'initiatives brouillonnes et multiples vise à réintroduire par le politique, fût-il gestionnaire, de la cohérence territoriale. Contrairement à la ville, cette forme de reconcentration spatiale et fonctionnelle pourtant vigoureuse a ses limites : Paris-CDG est une centralité économique majeure de la périphérie parisienne, mais une centralité incomplète, au même titre que la *City* de Londres est une polarité majeure de la ville-centre, que peu de personnes habitent et qui est surtout fréquentée par les travailleurs. Le fragile équilibre politique et la relative concentration démographique affaiblissent l'émergence de cette centralité périphérique. Situé aux lisières de la métropole parisienne, Paris-CDG semble pouvoir illustrer la notion d'*edge city* et permettre d'en saisir les problématiques et complexités actuelles. Toutefois, la centralité économique ne suffit pas à faire la ville. Certains en ont conclu que l'aéroport s'érigeait en ville à part entière, dont la nouvelle cathédrale serait incarnée par les pistes et leur terminal. John Kasarda y voit une évolution inéluctable : selon lui, chaque carrefour donne naissance à une ville. "*Look for yesterday's busiest train terminals and you will find the great urban centers of tomorrow. Look for today's busiest airports and you will find the great urban centers of tomorrow. This is the union of urban planning, airport planning, and business strategy.*"(KASARDA, LINDSAY, 2011 : 21). Cela pourrait sonner comme une ritournelle et traduit le processus semble-t-il simple et spontané qui permet à l'aéroport de passer du statut de simple infrastructure de transport à celui de ville, par un truchement pourtant peu évident.

Toutefois, à l'image de cette citation, les auteurs de cet amalgame entre ville et aéroport soient, dans l'ensemble, des acteurs aéroportuaires (opérateurs, gestionnaires, architectes, économistes, etc.). L'aéroport deviendrait ville parce que les gestionnaires affinent des stratégies économiques pour développer l'attractivité du lieu, comme le révèle l'analyse de leurs discours (Chapitre 4). Leur définition de la ville semble alors partielle, résumée simplement à l'éventail des fonctions qu'assument le centre-ville. La complexité géographique du phénomène urbain paraît occultée. Or, au-delà des limites spatiales, la diversification interroge les limites fonctionnelles et au-delà la nature même de l'objet géographique. Une question surgit : de quelle ville, de quel urbain parle-t-on lorsque l'on parle de ville aéroportuaire ? Quelle est la ville produite par les opérateurs aéroportuaires ?

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Cette deuxième partie a donc placé la fabrique urbaine au cœur de la réflexion sur les mutations de Paris-CDG. Après avoir appréhendé les idéologies urbaines des acteurs aéroportuaires, projetées sur l'espace aéroportuaire, l'identification des méthodes et des outils de la diversification fonctionnelle a permis de comprendre la mise en œuvre du projet d'*airport city* à Paris-CDG. Cette dynamique est à l'origine d'une convergence d'activités à proximité de l'aéroport, qui s'érige alors comme une centralité économique majeure du périurbain parisien, de type *edge city*. Il est d'ailleurs intéressant de remarquer le glissement d'échelle dans le discours d'Aéroports de Paris sur la ville aéroportuaire : du seul Roissypôle éventuellement élargi à l'ensemble de la zone aéroportuaire, elle comprendrait dans leurs projets aujourd'hui l'ensemble du territoire du Grand Roissy. Le 11 mai 2011, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France (DRIEA) a ainsi fait la présentation, une étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy, appuyée sur l'expertise de l'Atelier de Christian de Portzamparc[198] et de l'Agence Güller-Güller, spécialiste néerlandais de l'*airport city* (chapitre 5). Le terme de ville aéroportuaire à l'échelle du Grand Roissy a alors été emprunté, évoquant alors bel et bien l'idée d'un étalement aéroportuaire centré sur Paris-CDG, dont la plurifonctionnalité, plus précisément le tertiaire supérieur, l'accessibilité et l'internationalisation en ferait le cœur. Un système spatial proprement aéroportuaire se construit et se renforce, encouragé par les projets territoriaux d'échelle métropolitaine à l'image du Grand Paris et son métro automatique faisant de Paris-CDG un pôle incontournable.

Par conséquent, si l'aéroport prend des allures d'*edge city*, la réflexion sur l'hybridation aéroportuaire doit être approfondie. En effet, la centralité qu'exerce

[198] Architecte et urbaniste de renommée, ayant participé à la consultation sur le Grand Paris impulsée par Nicolas Sarkozy et dont l'équipe pluridisciplinaire est aujourd'hui mobilisée pour proposer un projet territorial du Grand Roissy, avec l'Agence Güller Güller et le bureau d'études urbaines Acadie.

Paris-CDG sur son environnement ne peut se résumer en termes économiques : une construction territoriale, certes encore fragile, voit le jour et impose de ne pas résumer l'*airport city* à une déclinaison d'*edge city*. Pour y parvenir, au-delà de l'approche fonctionnelle, il faut prendre en compte l'ensemble du spectre sémantique de l'objet urbain pour mener une évaluation satisfaisante de la ville aéroportuaire. Si pour Jacques Lévy, la ville est un « *géotype de substance sociétale fondé sur la co-présence* » annihilant la distance, cela concerne toutes les réalités matérielles (logements, réseaux de transports, activités économiques, etc.) dont la population fait partie intégrante. La « *co-présence* » participerait alors à la fois de l'urbanité et de la citadinité, en rendant possible une intense altérité, suffisante pour « *faire société* » (LEVY, LUSSAULT, 2003).

TROISIÈME PARTIE

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

Au-delà de sa dimension fonctionnelle, la ville se caractérise spatialement autant par ses paysages que par ses usages. Ceux-ci prennent corps et s'inscrivent notamment au sein des espaces publics, notion qui pourra servir de colonne vertébrale à l'ensemble de cette troisième partie. C'est pourquoi nous commencerons par l'éclaircir, en guise d'introduction. Apparue dans les années 1970 et popularisée dans les années 1990 en aménagement et en urbanisme, les édiles s'emparent régulièrement de cette notion quelque peu évasive. Nous approcherons les espaces publics dans une perspective très matérialiste en adoptant la définition proposée par Bernard Calas à propos des espaces publics dans les villes d'Afrique intertropicale : « *sont publics les espaces vides de la ville, appartenant à tous et à personne, et voués par vocation aux fonctions de communication, prises au sens large c'est-à-dire à la fois de circulation et d'échanges* » (CALAS, 2002 : 11). Deux critères semblent pouvoir être identifiés permettant de qualifier un espace de public : le statut (l'espace doit appartenir au domaine public non bâti) et l'usage (il doit être affecté à des usages publics et se caractérise par son accessibilité). Autrement dit, l'espace public rassemble l'ensemble « *du réseau viaire et ses à-côtés* » (PAQUOT, 2010 : 3). Si cette définition a le mérite d'être claire, elle ne reflète pas les mutations de ces deux dernières décennies qui ont vu se propager les lieux hybrides, souvent bâtis, privés, mais ouverts au public (ou à un certain public) dans l'espace urbain, induisant une confusion entre public et privé dans les usages et les pratiques urbaines, à l'image des *malls* ou autres centres commerciaux dans la ville française. Les espaces publics sont donc protéiformes et versatiles. Parallèlement, les processus de privatisation des espaces publics compliquent la donne. Dès lors, la notion d'espace public s'est vue contrainte d'évoluer, et bien souvent, elle désigne aujourd'hui simplement les espaces que le public fréquente indépendamment de leur statut juridique.

Dans le cadre de cette recherche, la question qui nous anime est de savoir si des espaces publics, permettant à l'urbanité et à la citadinité de se réaliser, sont

identifiables dans l'aéroport en général, et à Paris-CDG en particulier. Ce sujet est d'autant plus complexe au sein de ce dernier que l'évolution du statut de la plateforme ces dernières années en fait un espace hybride, juridiquement parlant. Premier pas vers la privatisation, la loi du 20 avril 2005[199]prévoit ainsi de transformer l'établissement public Aéroports de Paris en société anonyme, dotée de fonds propres[200]. L'ensemble des terrains aéroportuaires devient alors la propriété d'Aéroports de Paris. Cependant, sa mission demeure bien de service public et l'État conserve la majorité du capital. L'aéroport est donc un lieu appartenant de moins en moins au domaine public mais à usage public (en principe).

Si nous nous intéressons à l'espace public, c'est parce que ce dernier est le « *ciment de la ville* » contemporaine (DELBAERE, 2010), si fragmentée par ses réseaux. Grâce à sa morphologie, son agencement, son décor, il permet les échanges, offre une interaction sociale potentielle mais non obligatoire. L'espace public exprime donc à la fois les dimensions matérielle et idéelle de la ville, c'est-à-dire qu'il participe simultanément à la construction de l'urbanité et de la citadinité. Dès lors, la critique paysagère et morphologique nous permettra de saisir la première (Chapitre 7) et l'analyse des interactions sociales la seconde (Chapitre 8). Si la manipulation des concepts opératoires d'urbanité et de citadinité révèle les caractères urbains de l'aéroport, certaines divergences et contrariétés imposent de repenser la ville aéroportuaire comme hétérotopie urbaine, voire comme une ville expérimentale (Chapitre 9).

[199] Annexe n° 7 : LOI n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports
[200] Cette loi a été prononcée sous la menace de l'Union Européenne, qui prévoyait de rendre obligatoire un appel d'offre européen pour toutes les concessions de service public, ce qui aurait exposé les aéroports de la capitale à une prise d'intérêt étrangère.

Chapitre 7 – Urbanité et matérialité du lieu

« Parler d'une ville, c'est d'abord évoquer ses paysages. Ils sont des éléments essentiels de sa personnalité et contribuent à son atmosphère. Mais dès qu'une compréhension précise des éléments s'impose, c'est de forme urbaine qu'il s'agit. L'analyse morphologique complète et enrichit l'approche paysagère et permet de dépasser la vision superficielle d'une ville-décor. » (ALLAIN, 2004 : 9)

Si Paris-CDG est devenue une centralité majeure de la périphérie parisienne, fonctionnellement diversifiée et territorialement structurante, la dimension urbaine du concept *d'airport city* ne peut pour autant, à ce stade de l'analyse, être géographiquement acceptée. En effet, une définition fonctionnelle et territoriale, strictement urbaine, du lieu est partielle : elle doit nécessairement être complétée par une évaluation de son urbanité et de sa citadinité. Malgré les recherches menées, ces termes s'avèrent finalement davantage source d'ambiguïté et d'incertitude et révèlent à la fois la difficulté de saisir la forme mouvante qu'est la ville mais aussi le concept vague mais pourtant très usité que constitue l'urbanité. Aujourd'hui, on ne sait plus très bien ce qu'est la ville. Ainsi, malgré son très large usage, l'« urbanité » demeure un concept aux contours flous, avec autant de définitions que d'auteurs qui s'efforcent de la définir. Pour guider l'analyse, je retiendrai la définition proposée par Michel Lussault dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* : l'urbanité peut alors être comprise comme le « *caractère proprement urbain d'un espace* ». Je retiendrai que l'urbanité ne peut se réduire « *à ses dimensions matérielles et fonctionnelles et intègre les réalités de sociétés immatérielles* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 966-967) : en effet, si ce chapitre s'attarde sur la matérialité de l'urbanité, sa dimension immatérielle occupera une place cruciale dans le chapitre suivant et prendra le nom de citadinité. Cette définition a également l'avantage de distinguer l'urbanité *a priori* (« *qui synthétise le niveau théorique de performance fonctionnelle d'une*

entité urbaine quelconque, abordée à l'aide d'une saisie abstraite d'indicateurs spatiaux, sociaux et économiques ») de l'urbanité *a posteriori* (« *l'état avéré d'une situation urbaine particulière en un temps historique donné* ») (*ibid.*). Ces remarques sur l'urbanité ont pour objectif dans un premier temps, d'évaluer le potentiel urbain de l'espace aéroportuaire afin de saisir l'urbanité produite dans un second temps. Dès lors, ce chapitre a vocation de répondre à un double défi : en premier lieu, repérer les indicateurs matériels de l'urbanité pour confronter, en second lieu, la forme produite par les logiques des acteurs aéroportuaires à ces indicateurs dans le but de mesurer son degré d'urbanité et vérifier l'hypothèse d'une urbanité aéroportuaire émergente en périphérie de l'agglomération parisienne.

Pour dégager ces indicateurs matériels de l'urbanité, plusieurs lectures d'urbanistes ont été décisives. Tout d'abord, en 1960, la réflexion de Kevin Lynch réinstaure la légitimité de l'analyse visuelle du paysage urbain dans son approche de la ville (LYNCH, 1998). Selon lui, le paysage de la ville combine le paysage objectif matériel et des perceptions subjectives du citadin. Au-delà des formes, des éléments constitutifs de la morphologie urbaine observée, l'interaction entre le regard de celui qui observe la ville et ses objets est fondamentalement constitutive du paysage urbain. La perception de l'espace urbain est donc un acte cognitif. La ville est donc le composé d'un réel physique ainsi que d'une réalité immatérielle. Cela implique de prendre en compte ces deux considérations simultanément pour la saisir. Par conséquent, la perception urbaine se construit en relation avec l'identité de l'individu qui observe et pratique la ville et est conditionnée par l'application de filtres propres à chaque individu (savoirs, appartenance socio-culturelle, etc.). Le paysage que je crois percevoir comme potentiellement urbain dans l'espace aéroportuaire est donc le produit d'une réalité matérielle produite par les aménageurs de la plateforme aéroportuaire et de mes perceptions de l'urbain, héritées des filtres que constituent ma pratique de la ville depuis de nombreuses années et ma formation de géographe. Évaluer le potentiel urbain d'un espace en général, et de l'espace aéroportuaire en particulier, est donc un acte imprégné de subjectivité : son objectivation s'annonce ardue. À partir de mon regard porté sur la ville, je cherche alors à dégager certains éléments tangibles de la ville physique, susceptibles de structurer les représentations mentales de ses usagers.

En guise de grille de lecture, une syntaxe spatiale tente d'être dégagée à partir de trois inspirations principales. Tout d'abord, je m'appuie sur la décomposition en cinq éléments structurants de la perception de l'espace urbain, proposée par Kevin Lynch : les limites, les voies, les quartiers, les nœuds et les points de repère. De plus, à ces indicateurs s'ajoute une approche multidimensionnelle de l'espace urbain. La ville se lit en trois dimensions, plusieurs strates se superposent. De plus, selon M.R.G. Conzen, « *père de la morphologie anglo-saxonne* », le système morphologique peut être décomposé en trois « *structures* » : le plan ou la macroforme, l'usage du sol et le

paysage (ALLAIN, 2004 : 16). Ces trois « *structures* » organisent l'analyse de l'urbanité qui est menée dans ce chapitre. Le résultat de cette réflexion mènera à l'observation d'une urbanité liminale, de l'entre-deux, mêlant des caractéristiques de villes européennes aux principaux traits de l'urbanité mondialisée de la ville moderne et post-moderne.

J'accorderai une importance particulière aux terminaux et à Roissypôle que je décide de qualifier de centre aéroportuaire, au regard de sa centralité (Chapitre 6) et de son importance dans le discours des acteurs aéroportuaires qui le désignent comme cœur de l'*airport city* (chapitre 6). Les terminaux présentent également un intérêt géographique notoire en tant que point de convergence des flux qui animent l'aéroport. S'intéresser à la forme de ces objets centraux est fondamental comme le souligne Marcel Rousset-Deschamps : « *Le centre urbain possède un contenant dans lequel les fonctions urbaines se situent. C'est un assemblage de volumes avec des vides et des pleins qui ont leurs propres caractéristiques. La description toute simple et objective de cet ensemble est importante, il faut connaître l'aspect physique du centre urbain* » (ROUSSET-DESCHAMPS, 1974 : 638).

I. La macroforme aéroportuaire : limites et gravité

L'analyse morphologique de la ville débute souvent par l'observation de son plan, reflétant sa forme générale, ou macroforme (ALLAIN, 2004 : 16), et permettant de repérer les grands éléments structurants et les grands principes d'organisation de l'espace : limite et centre. La limite –l'enveloppe- dessine la macroforme.

A. Limites aéroportuaires

En premier lieu, la ville se caractérise et se substantialise à travers ses limites. Elle se construit comme objet géographique parce qu'elle est délimitée. Odette Louiset débute ainsi son analyse problématique de l'objet urbain en la qualifiant de « *totalité délimitée et découpée* » ou encore en insistant sur son insularité spatiale : « *Parfaitement isolée, la ville devient incontestable et peut être décrite dans son allure, mesurée dans ses différents poids. Elle peut même être contrôlée.* ». Inversement, l'absence ou la déliquescence de la limite interroge et fragilise la ville en tant que géotype : l'étalement, « *l'urbanisation 'sans bornes' remet en cause l'idée même de ville* » (LOUISET, 2011 : 104-105). Denis Retaillé le souligne : la délimitation fait la définition, ce qui est indu ou au moins tautologique[201]. Les murs ont d'abord matériellement supporté cette limite. Ceux-ci sont devenus des symboles de la ville médiévale et de son caractère défensif : ils la protègent des invasions barbares et de

[201] Article *Historiens et Géographes*, n°346, 1994, « Localiser, Découper, Relier.

la « sauvagerie » qui l'entoure. Le mur est alors garant de civilisation et par conséquent d'urbanité. Cette considération de la limite comme constitutive des espaces géographiques s'inspire de la définition prononcée par Jacques Lévy dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, affirmant que « *dans l'ensemble, (…) il paraît (plus) efficace de considérer la limite comme contribuant à la constitution des espaces qu'elle borde* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 566).

Les limites de l'aéroport ou plus précisément de la zone aéroportuaire sont autant de démarcations visibles et lisibles.

1. *La limite et ses marqueurs*

Sur le plan masse de Paris-CDG, seul plan reflétant la réalité spatiale aéroportuaire, la limite de la zone d'emprise d'*Aéroports de Paris* est représentée par une ligne orange, exprimant cette discontinuité administrative, correspondant au tracés des routes qui enserrent l'aéroport (Carte n° 5 : Le périmètre d'étude de l'aéroport Paris-CDG).

Trois catégories de marqueurs matérialisent cette entrée dans l'espace aéroportuaire (étant lui-même un espace liminal, nous y reviendrons) :

- Tout d'abord, des marqueurs informatifs et accueillants signalent à l'individu quittant ou entrant dans la zone aéroportuaire du franchissement de la limite. Des panneaux balisent l'arrivée dans le territoire aéroportuaire, présentant le logo d'*Aéroports de Paris* et reflétant esthétiquement l'identité aérienne.

Planche photographique n° 20 : l'entrée dans la zone aéroportuaire de Paris-CDG

Clichés : L.Drevet-Démettre, octobre 2013 et février 2007

- Des traces[202] dissuasives et menaçantes sont également notables à l'approche de l'aéroport. Il s'agit de grillages surmontés de barbelés encerclant la zone d'emprise aéroportuaire, à l'exception des voies d'accès rapides permettant d'y pénétrer ou de la traverser (autoroutes). À l'approche des pistes et des zones sensibles, la configuration se durcit : le grillage et les barbelés prennent de la hauteur pour imperméabiliser la zone. Ils rappellent la haute sensibilité de cet espace.

Planche photographique n° 21 : La matérialisation de la limite à Paris-CDG

Clichés : L. Drevet-Démettre, octobre 2013

- Enfin, « *les discontinuités ne sont pas seulement ces limites nettement indiquées sur les cartes et appartenant à l'espace d'encadrement. Il peut s'agir de formes spatiales provenant d'une rupture dans l'évolution d'un phénomène (…). Cela peut être aussi des interfaces entre deux ensembles spatiaux différents*. » ou encore des « *lignes de contact* » (GAY, 2004 : 7). En effet, un marqueur fonctionnel parachève la délimitation de la zone aéroportuaire, symbolisant le contact avec le côté terre : il s'agit des voies rapides, qui encerclent l'aéroport et secondent le dispositif défensif. Ces routes bordent parfois les pistes et sont souvent au contact des grillages et barbelés. Elles complètent le réseau routier classique, le doublent parfois et sont intégrées à l'intérieur de la zone d'emprise d'Aéroports de Paris. À l'image de nombreuses villes et métropoles, la sémantique réticulaire est reprise : l'aéroport est doté d'un périphérique Sud et d'un périphérique Nord. Le statut et l'accès de ces routes varient selon la zone qu'elles traversent. Ainsi, le périphérique Sud de l'aéroport est une voie en accès libre et financée par les départements jusqu'à sa partie Ouest où il est prolongé par la rue de la Croix au Plâtre désignée sur le plan masse comme appartenant

[202] Vincent Veschambre étudie les traces comme enjeux de la patrimonialisation (VESCHAMBRE, 2008).

au réseau interne (et donc financée par le gestionnaires de la plateforme). Le périphérique Nord dans sa partie Ouest présente également un statut spécifique : parce qu'il pénètre dans la zone réservée, il devient une route de service soumise à de lourdes autorisations pour être parcourue. Enfin, en certains endroits, le réseau circulaire aéroportuaire se confond avec les routes nationales et départementales classiques, notamment sur le versant Est avec la R.D. 212, ou encore sur le versant Ouest avec l'autoroute A1 et la R.N. 17 Paris-Lille. Seules de très étroites zones ne sont pas longées par ce réseau périphérique. Illustrant le flux éternel et incessant généré par la plateforme aéroportuaire, associé aux impératifs de sûreté, elles ont la particularité de ne proposer aucun espace d'arrêt, ce qui a complexifié la prise de clichés[203] durant mes terrains.

-

Par conséquent, la question du franchissement de ces limites se pose. Dans cet espace ultra-régulé, celui-ci ne peut se réaliser qu'à travers les itinéraires d'accès déterminés par les autorités gestionnaires et désigné sur le plan masse comme étant le « réseau passagers »[204]. En voiture il n'existe qu'un seul axe de pénétration majeur à partir de l'autoroute A1 Paris-Lille. Il existe également un accès secondaire par un échangeur de la R.D.212. Dès le franchissement de la limite aéroportuaire opéré, la mobilité contrainte débute. Ces outils de démarcation délimitent un territoire caractérisé par une fonction (l'interface aérienne) et administré par une entité juridique. Elles constituent donc les limites d'emprise d'*Aéroports de Paris.* Ce territoire couvre une superficie très urbaine. En effet, contrairement à de nombreux aéroports européens en quête d'espace, Paris-CDG s'approche de superficies de grandes villes européennes. La zone aéroportuaire couvre une superficie de 3256 hectares, soit l'équivalent de celle de Bruxelles-ville (32,61 km²) ou encore du tiers de celle de Paris intra-muros (105 km²) et proche de celle de la ville de Lille (39,5 km²).Ces limites sont d'autant plus cruciales dans le cas de Paris-CDG que l'aéroport est à cheval sur plusieurs territoires administratifs (chapitre 6). En effet, ses 3256 hectares s'étendent à cheval sur huit communes (Mitry-Mory, Roissy-en-France, Compans, Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Tremblay-en-France, Louvres et Épiais-les-Louvres) et trois départements (Seine-St-Denis, Val d'Oise et Seine et Marne). La délimitation d'un territoire d'emprise sous la tutelle administrative d'*Aéroports de Paris* permet de dépasser cette segmentation spatiale (chapitre 6). Il est d'ailleurs intéressant de remarquer que le nom vulgarisé et « grand public » de l'aéroport est Roissy-Charles de Gaulle, parce que la moitié de sa superficie s'étend sur cette commune, alors même que les autres communes ont exigé de gommer ce privilège fait à l'une d'elles, et reconnaître l'implantation pluri-communale de l'aéroport.

---

[203] Cela expliquant la mauvaise qualité des clichés illustrant cette partie de mon raisonnement.
[204] Nous reviendrons sur la notion de mobilité contrainte et sur le « réseau passagers » au sein de la troisième partie de cette recherche.

2. *Le délitement de la limite : l'aéroport, un objet géographique à géométrie variable*

À l'image de la ville contemporaine qui a vu ses murs s'abattre, ses fossés remblayés et ses boulevards chevauchés, les limites aéroportuaires s'estompent à mesure de leur progressif chevauchement et dépassement.

Un premier point m'amène à remarquer que celles-ci se dessinent antérieurement à la pénétration effective du passager dans la zone aéroportuaire. On assiste alors à une « *aéroportuarisation de la ville* », un « *processus complexe d'hybridation* » selon Nathalie Roseau (ROSEAU, 2012 : 14), témoignant du processus de diffusion des objets et fonctions aéroportuaires dans l'ensemble métropolitain, aussi bien dans ses parties centrales que dans ses périphéries.

D'abord des terminaux déterritorialisés se multiplient en centre-ville, aussi bien pour l'aéroport de Paris-CDG que pour les autres hubs des grandes villes mondiales. La compagnie Air France participe amplement à cette diffusion spatiale, puisque, dès 1948, elle avait transformé la gare des Invalides en aérogare à destination d'Orly puis de Paris-CDG. Dans les années 1970, il était possible de déposer ses bagages dans ce bâtiment, avant de se rendre en bus à Roissy. Ce service, ayant progressivement quitté le centre-ville, revoit le jour depuis quelques mois. Saisonnièrement, les passagers ont la possibilité de faire enregistrer leurs bagages dans cette aérogare située en plein centre parisien, au cœur du 7° arrondissement, la veille de leur voyage pour se rendre le lendemain à l'aéroport les bras libérés[205], leur épargnant ainsi une formalité à effectuer traditionnellement le jour du départ. Ce système n'a donc rien d'innovant : il existait à Paris dans les années 1970 ; il s'est pérennisé dans d'autres contrées comme en Suisse[206]. Cette déterritorialisation est d'autant plus perceptible lorsque l'enregistrement du passager peut s'effectuer à une plus grande distance encore de l'aéroport, dans une autre ville, voire dans un autre pays. Le cas d'Air France est encore emblématique : avec son programme « *Air&Rail* », la compagnie propose un guichet d'enregistrement au sein de son agence à la gare de Bruxelles-Midi, mais aussi à la gare de Strasbourg. Les passagers procèdent à leur enregistrement et au dépôt de leurs bagages avant de se rendre en train (où un salon Air France en 1ère classe leur est réservé) à la gare TGV de Paris-CDG.

---

[205] La dernière phase d'ouverture de l'enregistrement des bagages au sein de cette aérogare centrale a eu lieu du 18 au 21 décembre 2014, pour les passagers au départ de Paris-CDG, en plein pic hivernal de déplacements. La première expérience eut lieu le 31 juillet et le 1er août 2014. Air France installe pour l'occasion une dizaine de comptoirs d'enregistrement éphémères

[206] L'enregistrement des bagages la veille existe depuis plusieurs années pour les aéroports de Genève, Berne et Zurich.Les voyageurs peuvent alors les déposer dans plus de 50 gares ferroviaires (Source : http://www.airfrance.fr/FR/fr/common/resainfovol/avion_train/reservation_avion_train_conseil_airfrance.htm, dernière consultation le 23 mai 2015).

Au-delà des guichets d'enregistrement, la présence aéroportuaire se manifeste également dans la ville et à une distance allant de plusieurs dizaines à plusieurs centaines de kilomètres à travers les lignes de transport en commun et les voies routières permettant d'atteindre la plateforme. Le logotype avion balise les plans du RER B ainsi que sur les panneaux annonçant l'arrivée des trains en gare, sur les quais, au sein des stations parisiennes (comme Denfert-Rochereau ou Châtelet-les Halles) et de banlieue. Il en est de même sur les autoroutes et voies routières menant à l'aéroport. Pour le passager en devenir, la sensation de débuter son voyage dès la sortie de son domicile est avérée. Elle passe également par le prix plus élevé du billet de RER par rapport à un autre trajet d'une distance équivalente (celui-ci incorpore les taxes aéroportuaires : toute entrée dans la zone aéroportuaire est facturée)

Ainsi l'influence aéroportuaire se fait-elle sentir au-delà de la limite aéroportuaire en termes d'accessibilité et de fonctionnalité.

B. De la périphérie au centre : le renversement de l'espace par la ville aéroportuaire

« *La ville constitue un dispositif spatial qui configure les substances sociétales, cette configuration constituant à la fois un état qu'on peut analyser et un processus dont il importe de comprendre l'archéologie* » (LUSSAULT in PAQUOT, LUSSAULT, BODY-GENDROT, 2000 : 31)

La structuration de la plateforme révèle certes la prééminence de la fonction, mais également et surtout la diversification fonctionnelle qui anime les logiques de développement de l'infrastructure. En effet, contrairement au modèle de l'*Aerotropolis*, les pistes ne font pas centre à Paris-CDG : elles sont périphériques, les pistes 1 et 3 se situant à l'extrémité Nord de la plateforme, les 2 et 4 à l'extrémité Sud. Elles ne sont cependant pas marginalisées étant donné leur force structurante : la distance aux pistes revêt une importance capitale dans la localisation des activités. L'ensemble des activités proprement aéroportuaires, les activités et les entreprises nécessitant une proximité immédiate avec les aires aéronautiques du fait d'une activité dépendant de la desserte aérienne, s'organisent autour d'elles. Autrement dit, une première enveloppe se dégage. S'y retrouvent ainsi notamment les terminaux fret (indiqués comme « gares de fret » sur le plan-masse fourni par Aéroports de Paris) et passagers (terminaux 1 au Nord, 2 au Sud et 3 en situation plus centrale). Par exemple, à proximité des pistes 2 et 4, les activités du groupe Air-France-KLM au sein de la gare G1XL, 3 gares de fret gérées par Aéroports de Paris, le hub postal (exploité par Chronopost et La Poste). Plus largement, sur le plan-masse, une mosaïque juxtapose bâtiments Air France, bâtiments Aéroports de Paris et bâtiments des entreprises de fret ou de maintenance. La zone Sud-Ouest concentre

les installations des principales sociétés d'assistance et de maintenance Fret, ainsi que les centres de logistiques de SOGAFRO et Roissy SOGARIS (plus d'une centaine de sociétés spécialisées dans le traitement du fret). La zone Nord-Ouest se distingue par la présence du hub européen Fedex ainsi que la zone de maintenance des avions d'Air France. Dans cette première enveloppe, le gradient distance est crucial, qui la structure en trois ensembles :

- Le premier front est composé de l'ensemble des bâtiments possédant un accès en zone réservée (Chapitre 1). Ces activités sont majoritairement orientées vers le fret aérien, nécessitant un contact direct avec les aéronefs, autrement dit une proximité immédiate. Il s'agit des compagnies aériennes de fret et du groupe européen de maintenance des avions Handling.

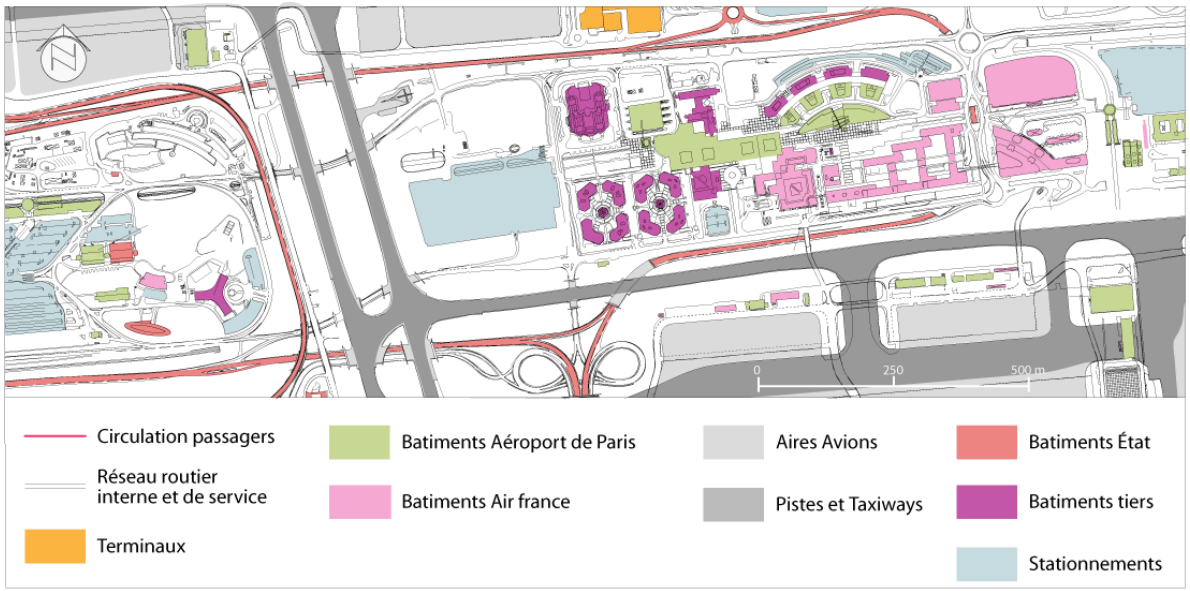
- Le deuxième front est situé intégralement en zone publique et concerne l'ensemble des activités traitant du fret qui n'est pas chargé directement à bord des avions. Le fret traité dans ces bâtiments aura donc d'abord transité par le premier front. Ce dernier profite d'une proximité intermédiaire.

- Le troisième front regroupe les bâtiments de service, développé en zone de fret. L'accès aux avions est accessoire pour ces entreprises, fournisseurs de services auprès des entreprises de fret. Cet espace profite d'une proximité éloignée.

Les doublets de pistes constituent deux pôles fortement structurants de la plateforme Paris-CDG. Un troisième pôle se dégage progressivement et participe au renversement de l'espace aéroportuaire : le Roissypôle, siège de l'*airport city*. Le Roissypôle figure de cœur de l'*airport city*, et se situe au centre géométrique de la plateforme. Par cette situation et sa participation à la diversification fonctionnelle de la plateforme (chapitre 4), le Roissy Pôle bouleverse l'organisation de la structure aéroportuaire. Pourtant emblématiques du transport aérien, les pistes cèdent leur prééminence sur la plateforme au pôle multifonctionnel, celui-ci exerçant la centralité aéroportuaire : il est devenu le grand quartier d'affaire d'Aéroports de Paris. À l'image de nombreux centres urbains, le développement de Roissypôle repose sur l'exploitation des aménités d'une situation de carrefour : les terrains sur lesquels le quartier d'affaire s'est développé sont à la égale distance des terminaux 1 et 2. L'installation de la gare RER ainsi que la gare routière ont agi en véritable turbine tertiaire, connectivité et connexité étant vectrices d'urbanisation. Reposant au départ la simple fonction de desserte, le Roissypôle fut structuré en véritable quartier d'affaire polyfonctionnel : aux immeubles de bureaux se sont ajoutés de nombreux services. Au-delà des hôtels, presse, services de restauration, certes très urbains mais qui ne changent guère du paysage commercial des terminaux, des fonctions directionnelles, caractéristiques des centres-villes sont remarquables. Ainsi le siège d'Aéroports de Paris rappelle-t-il le pouvoir territorial que cet acteur exerce sur son

espace environnant, et son pouvoir économique. Des pôles d'animation ont également vu le jour, à l'image de l'Aéronef, qui accueille notamment l'Université du Service d'Aéroports de Paris[207]. Des séminaires, des conférences, des rencontres y sont organisées régulièrement. Par ce processus cumulatif, assurant le passage de la ville-carrefour à la ville polyfonctionnelle, cet espace centré est progressivement devenu central.

Carte n° 19 : Le Roissypôle (rappel)



L. Drevet-Démettre, 2015

[207] L'Université du Service est une université d'entreprise, dédiée à la relation client, fondée par Aéroports de Paris. C'est un espace d'échange de 1000 m² implanté au cœur du Roissypôle, ouvert aux salariés du groupe et aux entreprises partenaires (les compagnies aériennes, les sous-traitants, etc.), qui doit permettre de définir les bonnes pratiques destinées à améliorer la satisfaction des passagers. Cette université propose notamment un programme d'entraînement à la relation client, destiné au personnel au contact avec le public.

Planche photographique n° 22 : L'Aéronef (Roissypôle)

Clichés: L. Drevet-Démettre, juin 2014

Par conséquent, en procédant à ce renversement de l'espace, Paris-CDG perd son originalité structurelle, mais renoue avec le modèle gravitaire centre-périphérie caractéristique de l'espace urbain. Les pistes périphériques demeurent des instruments de structuration majeure de la plateforme mais progressivement la centralité glisse en direction du centre géométrique, polyfonctionnel, politique et donc géographique qu'est le Roissypôle.

Que ce soit par ses limites paradoxales, hésitant entre réaffirmation dans un contexte sécuritaire et dilution, ou par son organisation spatiale du type centre/périphérie, la zone aéroportuaire présente donc les caractéristiques de la ville. Le dernier indicateur manipulé suppose un changement de focal et un glissement de l'analyse à l'échelle locale, intra-aéroportuaire afin de dégager les fondements du paysage aéroportuaire.

II. L'usage du sol aéroportuaire : le zonage multidimensionnel

La macroforme de l'espace aéroportuaire amène à penser que ce dernier forme un tout, or comme toute ville, le plan est en réalité polygénique. Des « *ensembles fonctionnels* » se dessinent dans l'espace aéroportuaire comme dans la ville (espaces industriels, tertiaires, résidentiels, etc.) (ALLAIN, 2004 : 16), voire plus fortement et distinctement. Un parcellaire de type zonage se dessine, témoignant d'un urbanisme

aéroportuaire particulièrement fonctionnaliste et résolument moderne[208], tel que le discours des acteurs le laissait présager (chapitre 4).

A. Le zonage horizontal

Comme tous les aéroports, Paris-CDG est composé d'une zone d'exploitation, d'une zone commerciale et d'une zone technique. Sans nous attarder sur l'ensemble des subtilités techniques, intéressantes mais éloignées de cette recherche, nous en dégagerons les significations géographiques.

1. Zone d'exploitation, zone technique, et zone commerciale : le zonage de l'activité aérienne

La zone d'exploitation est la zone sur laquelle les avions évoluent (pistes, tarmac, voies de circulation). Paris-CDG possédant deux doublets de pistes, la zone d'exploitation est donc divisée en deux zones, l'une septentrionale et l'autre plus méridionale, toutes deux d'orientation Ouest-Est. La zone technique est constituée des aires de stationnements et des hangars d'entretien des aéronefs. Par conséquent, elle se situe à proximité des pistes, dans la partie Nord de l'aéroport. La zone commerciale est composée de l'ensemble des aérogares (CDG 1 et 2) et de leurs satellites (notamment les S3 et S4). Enfin, les zones de fret ont été implantées pour l'une, à l'ouest du doublet de pistes Sud (sous-divisée en plusieurs espaces : zones de fret 1 à 7), et pour l'autre à l'ouest du doublet de pistes Nord (zone FEDEX et zone de maintenance des avions Air France). Ce zonage fonctionnel de l'espace est lisible à travers le référencement des bâtiments qui occupent chacune de ces zones : chacun d'eux est numéroté par quatre chiffres figurant dans les adresses postales en lieu et place du traditionnel numéro de rue. Les deux premiers chiffres indiquent la zone d'implantation[209]. Ainsi, les bâtiments localisés dans la zone CDG 1 (terminaux compris) sont-ils numérotés 1100 ; ceux de la zone de CDG 2 1200 ; ceux du Satellite S4 1300 ; ceux du terminal 3 1400 ; sur la zone de fret Nord s'étendent des bâtiments référencés entre 4200 et 4700 ; la zone technique rassemble les bâtiments numérotés à partir de 7000 ; le Roissypôle ceux de 6000 à 6100, etc. À l'intérieur de chaque zone, en général, la numérotation s'effectue en fonction de la distance au bâtiment

[208] Le fonctionnalisme est étroitement lié au zonage, bien qu'il ne s'y résume pas. Celui-ci a été véritablement affirmé au cours du quatrième Congrès international d'architecture moderne organisé par Le Corbusier et Marcel Breuer en 1934, lors de l'élaboration de la première mouture de la Charte d'Athènes. Les principales fonctions de la ville sont alors identifiées et distinguées spatialement : « Habiter, travailler, se recréer, circuler ».

[209] L'adresse postale de Fedex est ainsi FEDEX INTERNATIONAL - BAT 4300 - Route de l'arpenteur / Zone d'entretien ; celle de Brinks, BRINKS - BAT 3621 / Rue des mortières / Fret 3 ; ou encore celle de Chronopost CHRONOPOST - BAT 3240 / Rue du haut de Laval / Fret 7.

principal, mais également en fonction de la date de construction selon le numéro déjà attribués[210].

2. *Zone publique / zone réservée : le zonage de la sécurité aérienne et aéroportuaire*

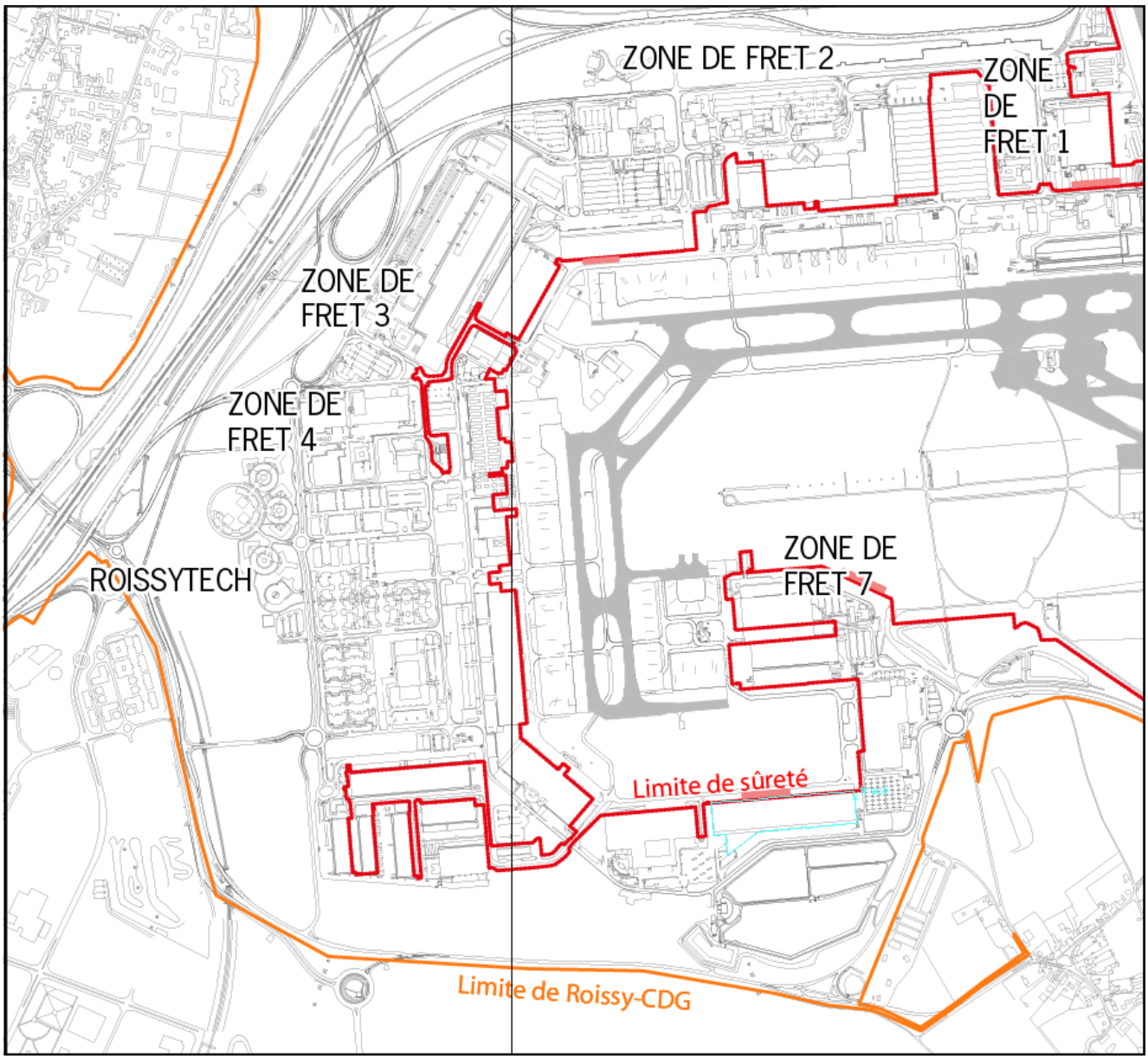
Dans l'espace aéroportuaire, un zonage sécuritaire se superpose au zonage fonctionnel, augmentant la complexité de l'organisation spatiale. Interface entre espaces terrestre et aérien, l'aéroport endosse pour de nombreux voyageurs la fonction de frontière, matérialisant la limite de la souveraineté nationale. Sans nous attarder sur la complexité juridique de cette frontière aéroportuaire multipliant les périmètres et les dénominations, complexité présentée très justement par Jean-Baptiste Frétigny dans son article « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle » (FRETIGNY, 2013 : 151-174), nous nous concentrerons sur la distinction entre la zone réservée et la zone publique[211]. Plus que la fonction frontalière, celle-ci traduit essentiellement les préoccupations de sûreté et de sécurité qui travaillent le transport aérien. Dès lors, l'espace aéroportuaire se divise en deux parties clairement délimitées sur le plan-masse de Paris-CDG et dont l'inscription paysagère est profonde.

La bipartition de l'aéroport est certainement la manifestation spatiale la plus visible liée à la sûreté aéroportuaire. En effet, cette discontinuité traverse tout l'aéroport, isolant deux espaces : l'un accessible (la zone publique) ; l'autre, étanche, dont l'accessibilité est soumise à des contrôles (la zone réservée, uniquement accessible aux passagers munies d'une carte d'embarquement, et aux employés pourvus du badge adéquat, présenté dans le chapitre 9). La discontinuité se traduit alors par l'édification de murs, parsemés de postes d'inspection et de filtrage, matérialisés par la présence de portiques électromagnétiques, d'appareils radioscopiques, d'agents de sûreté, etc. (chapitre 9). Dans le reste de la zone aéroportuaire, des grillages surmontés de barbelés encerclent l'aérodrome (pistes, locaux techniques, etc.), afin d'en garantir l'imperméabilité. Si par simplicité de représentation, la limite peut prendre des allures rectilignes et continues, il en est autrement dans la matérialité de l'espace aéroportuaire. En effet, essentiellement dans les zones de fret, la discontinuité devient interface et prend une valeur économique non négligeable : un bâtiment à cheval sur la zone publique et sur la zone réservée profite d'un accès facilité à l'aire d'exploitation (soit aux pistes et aux

[210] Par exemple, la numérotation des bâtiments du Roissypôle gravite autour de la gare RER qui porte le numéro 6000.
[211] Nous choisissons cette distinction entre zone réservée et zone publique, plutôt que celle de zone sous douane et zone hors douane ou encore celle de zone publique et zone internationale, parce qu'il s'agit de la plus véhiculée à travers le discours des acteurs aéroportuaires et par conséquent la plus usuelle.

avions) et la valeur locative s'en trouve considérablement accrue pour le bailleur. Aéroports de Paris a donc opté pour un tracé plus complexe voire biscornu de la limite de la zone réservée afin de multiplier le nombre de bâtiments de l'entre-deux. Dès lors, la limite de sûreté serpente dans les zones de fre, pénètre dans les bâtiments : l'instrumentalisation de la discontinuité la rend fuyante.

Carte n° 20 : la limite de sûreté dans la zone de fret Sud de Paris-CDG



Réalisation : L.Drevet-Démettre, mai 2015. Source : plan-masse de Paris-CDG, 2009

L'espace aéroportuaire se caractérise donc par un principe de zonage horizontal, caractéristique de l'urbanisme moderne, contemporain du développement de Paris-CDG. Toutefois, au-delà de cette qualité urbaine, se dessine un zonage multidimensionnel, propre à la fonction aérienne de l'infrastructure.

B. Le zonage vertical de l'espace aéroportuaire

Plus que n'importe quelle infrastructure de transport, par son articulation entre l'air et la terre, l'aéroport se structure par un zonage vertical de l'espace en trois dimensions et multiscalaire. En dehors du zonage des équipements à l'échelon de l'infrastructure, visibles au sol, deux autres échelons aéroportuaires, correspondant à deux autres dimensions spatiales sont remarquables.

Au niveau de l'espace aérien[212], l'aéroport gère les zones de contrôle d'aérodrome (CTR, les *Control Traffic Region*) ainsi que les *TerMinal control Area* (TMA) [213]. Celles-ci englobent les trajectoires de décollages, d'atterrissage ainsi que la circulation aérienne de l'aérodrome. Elles sont rendues visibles dans l'espace aéroportuaire par la présence des trois tours de contrôle de Paris-CDG[214]. La tour Nord[215] gère la circulation des aéronefs aux alentours du doublet de pistes Nord ; la tour Sud assure la même fonction pour le doublet de pistes Sud ; et la tour centrale prend le relais des deux premières la nuit. Les tours de contrôle organisent la circulation des avions sur les *taxiways*, les pistes et l'espace associé à l'aérodrome, c'est-à-dire qu'elles gèrent aussi bien les aéronefs et les véhicules évoluant sur l'aire de manœuvre (au sol) que les aéronefs en vol aux approches de l'aéroport. En ce qui concerne la circulation au sol, l'aérodrome est alors divisé en deux espaces, afin de gérer les 103 décollages et atterrissages programmés aux heures de pointe. La tour Nord effectue les contrôles au sol du doublet des pistes Nord, elles-mêmes distinguées entre zones de contrôle Ouest et Est. Il en va de même pour la tour Sud. En l'air, afin d'organiser la convergence des appareils à l'arrivée et le flux au départ de Paris-CDG et prévenir les collisions, le service de contrôle d'approche IFR, située au pied de la tour centrale prend le relais et contrôle la TMA. Elle gère ainsi les flux d'aéronefs dans un rayon de 100 kilomètres autour de l'aéroport, de leur interception[216] jusqu'à leur sortie de la TMA, soit pour entrer dans la CTR soit pour emprunter une voie aérienne.

---

[212] Les informations présentées ensuite sont issues de la documentation de l'IVAO (*International Virtual Aviation Organisation*), organisation mondiale de simulation de vol (IVAO, 2014). http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/Ipack-FR_V2/pdf/BASE_ORG.pdf http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/Ipack-FR_V2/pdf/ATC_APP.pdf (Dernières consultations le 25 mai 2015).

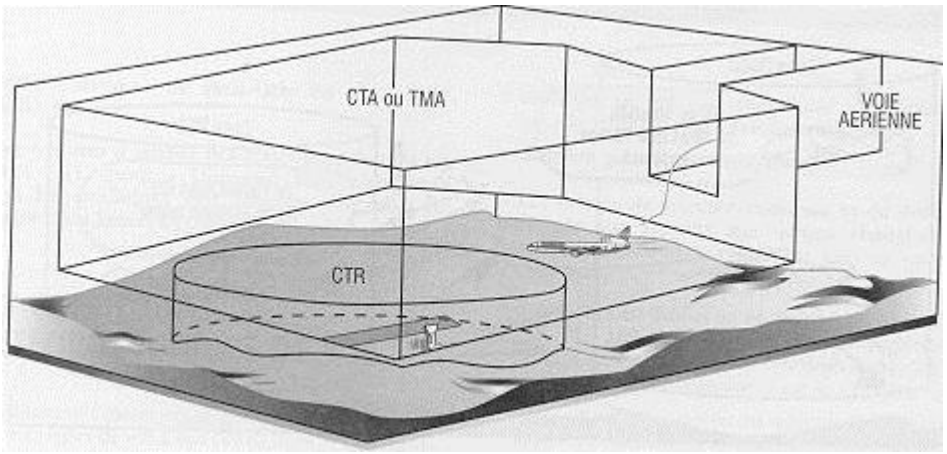
[213] L'espace aérien est organisé en deux étages distincts : l'étage inférieur, du sol jusqu'au niveau *Flight Level* 195 (soit environ 19500 pieds) et l'étage supérieur dont le plancher est le *Flight Level* 195 jusqu'à une altitude illimitée. L'étage inférieur est composé de régions de contrôle (CTA, *Control Traffic Area* ou TMA, *TerMinal control Area*) et de zones de contrôle d'aérodrome (CTR, *Control Traffic Region*)

[214] Paris-CDG est le seul aéroport en Europe disposant de trois tours de contrôle.

[215] Une tour de contrôle est composée de trois éléments : la vigie trafic en haut de la tour, d'où opèrent les contrôleurs aériens, le fût abritant l'escalier ou l'ascenseur et le bloc technique au pied de la tour, où se trouvent les salles techniques, les bureaux du contrôle aérien, les locaux de vie et de formation.

[216] L'interception est réalisée à une altitude de 3000 pieds (environ 900 mètres).

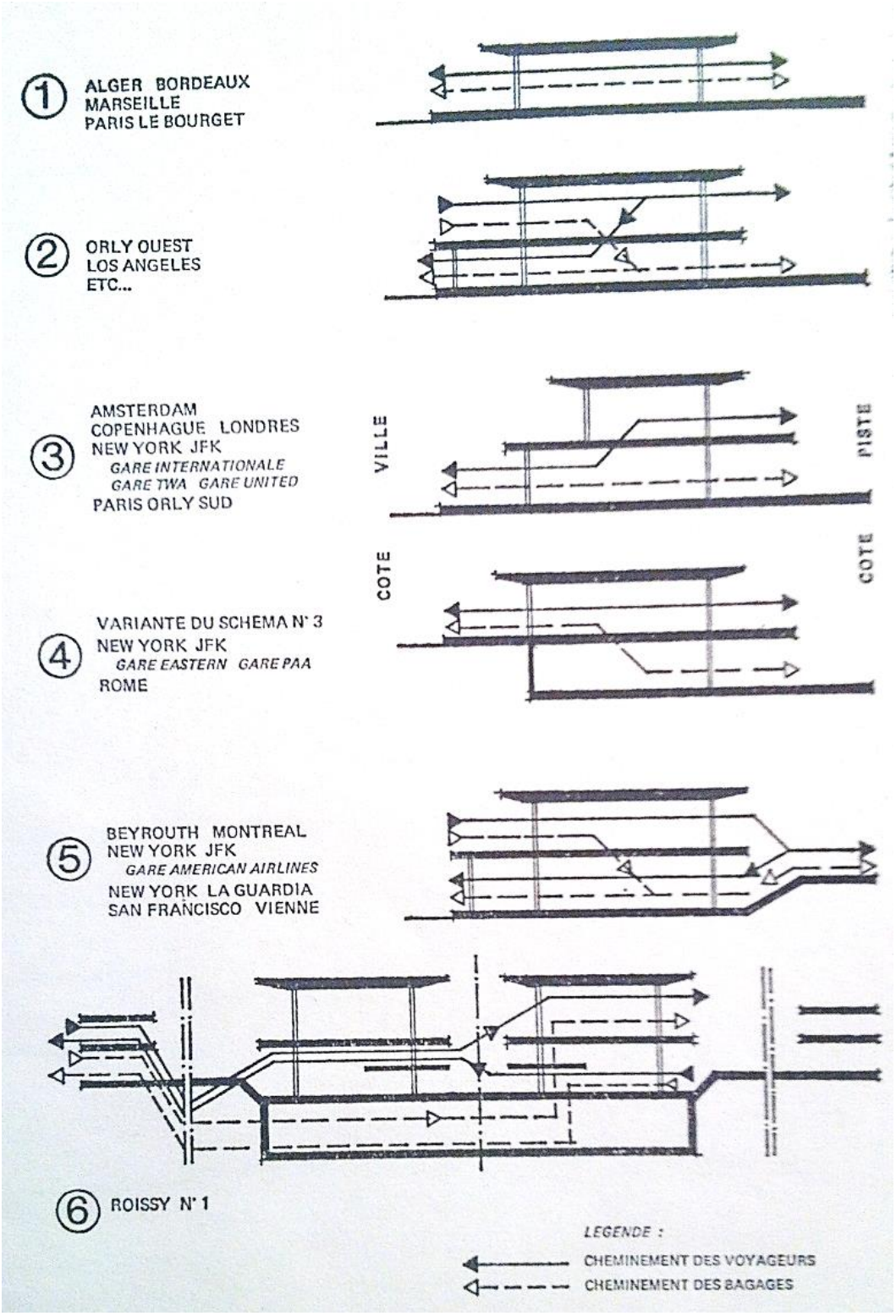
Figure n° 24 : L'aéroport en trois dimensions



Source : http://controleaerien.pagesperso-orange.fr/espace.html#14

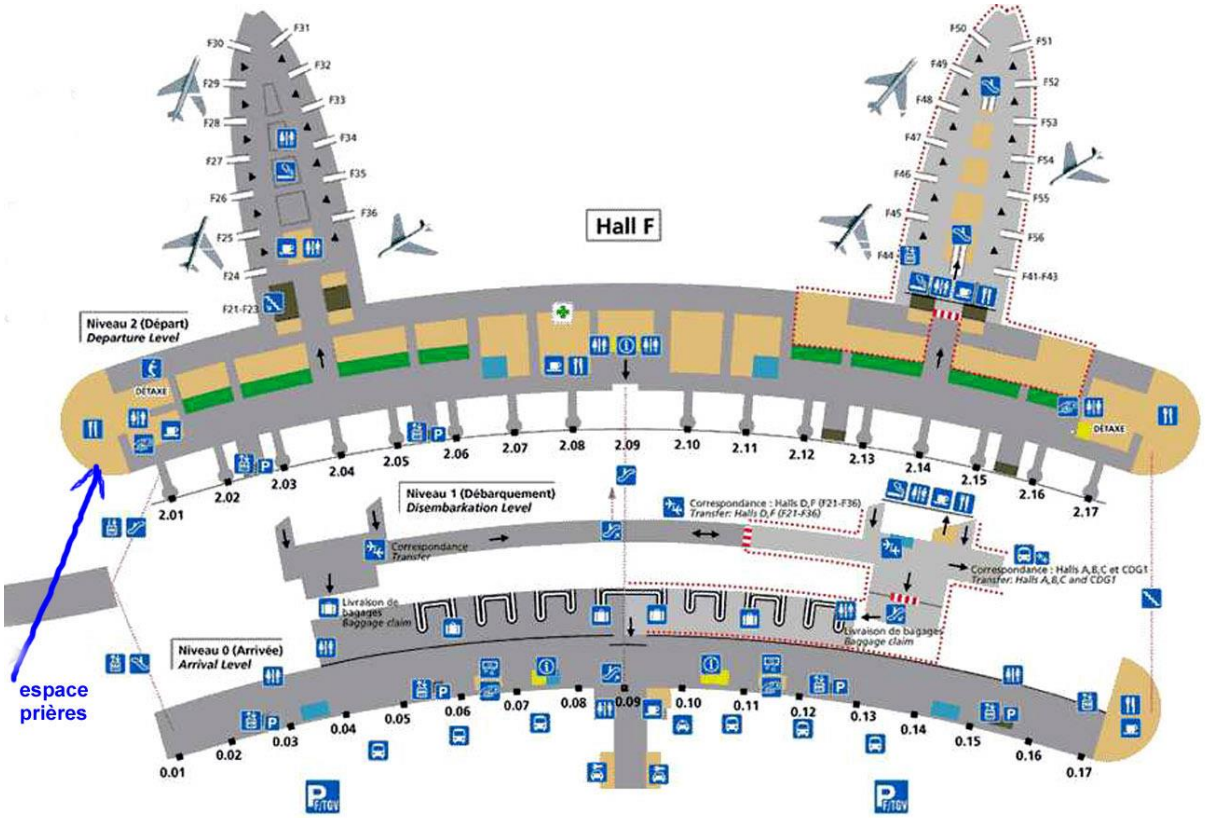
À l'échelon du terminal ensuite, la superposition verticale est également de mise. Force est de constater que les équipements visibles au sol ne sont qu'une petite partie émergée de l'iceberg, complétée par d'autres équipements implantés en sous-sol. En effet, l'étagement de l'organisation spatiale des aérogares est remarquable : du plus simple (séparation verticale des flux au départ et à l'arrivée, comme c'est le cas pour le terminal 2F) au plus complexe (superposition d'étages dédiés aux flux de passagers et aux parkings du terminal 1). En effet, la nécessaire opérationnalité du lieu a conduit les concepteurs d'aérogares du monde entier à séparer les flux de voyageurs au départ et à l'arrivée, afin de restreindre les frottements qui peuvent ralentir voire enrayer la mécanique aéroportuaire. Ce premier zonage vertical a rapidement pris un caractère transnational.

Figure n° 25 : Schémas d'aérogares selon Pierre Merlin



Source : MERLIN, 2002 : 76

Figure n° 26 : Plan du terminal 2F de Paris-CDG

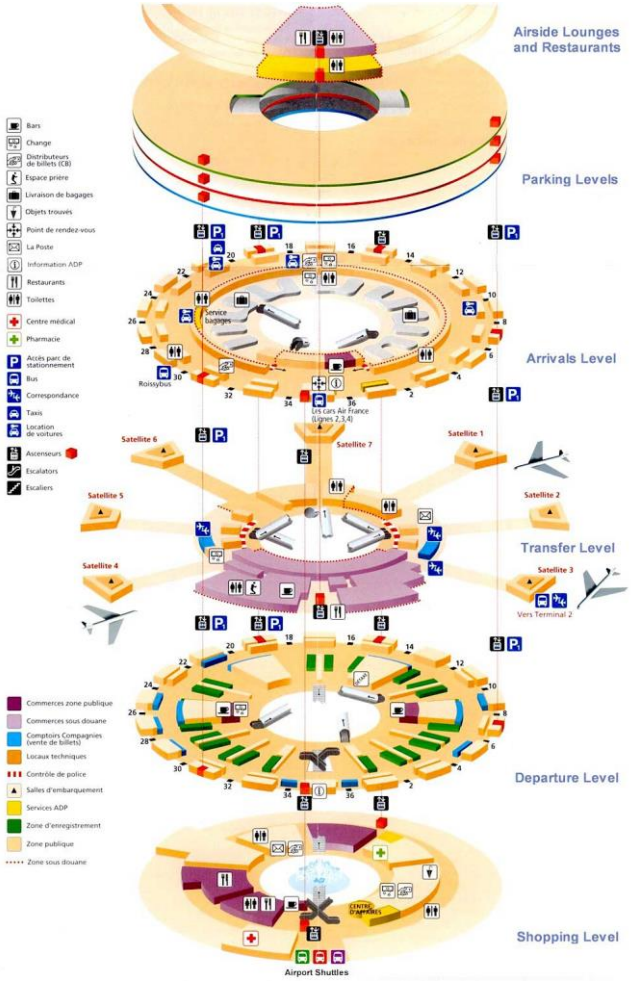


Source : http://www.japonfacile.com/blog/lavion/aeroport-international-roissy-charles-de-gaulle-paris/

Le terminal 2F est un modèle du genre : le niveau 0 est consacré aux arrivées et le niveau 2 aux départs, le niveau étant un espace de circulation et de transferts.

Comportant onze étages, le terminal 1 pousse la structuration par l'étagement à l'extrême.

Figure n° 27 : Plan du terminal 1 de Paris-CDG



Source : http://www.aeroportsdeparis.fr/

CDG 1. Le terminal compte onze étages. Les passagers y accèdent par le troisième niveau (accès automobile et par le CDG Val), qui est celui des boutiques, commerces et restaurants. Les départs (enregistrement des bagages et des passagers) occupent le niveau supérieur (soit le quatrième étage). Le cinquième étage assure les formalités douanières d'exportation et offre l'accès aux satellites, d'où l'embarquement doit se faire. Les arrivées (récupération des bagages, formalités d'importation douanière) se concentrent au sixième étage. Les étages suivants abritent des bureaux pour le septième étage et des parkings du huitième au onzième étage. Dans la partie centrale de l'aérogare, un enchevêtrement de tubes de plexiglas accueillant des escaliers mécaniques permet le passage entre les troisième, quatrième et cinquième étages. Les premier et deuxième niveaux ne figurent sur aucun plan et ne sont pas accessibles aux passagers, pour lesquels le troisième étage, par lequel ils accèdent au terminal, correspond au rez-de-chaussée : ceux-ci abritent le dispositif de traitement et de tri des bagages.

Si l'étagement vertical des terminaux est visible en surface, il se poursuit en sous-sol. Les niveaux souterrains accueillent le système de tri des bagages et les postes de police de la PAF, plus précisément les « salles de

correspondance », telles qu'elles sont appelées, retenus[217] les recalés des contrôles à l'entrée sur le territoire. Elles se situent notamment dans les sous-sols du terminal 2A ou encore dans le satellite 7 du terminal 1 (OLLIVIER, 2003 : 98-99).

Planche photographique n° 23. Système mécanique de tri des bagages

Système mécanique de tri des bagages, visible depuis les pistes du terminal 2, à l'arrivée sur le tarmac.

Celui-ci a pu être découvert lors de la visite technique réalisée le 5 mai 2009. Toutefois, étant considéré comme un espace sensible, aucun photographie n'a pu être prise de l'intérieur de la zone de tri. Tous les bagages y sont centralisés, avant d'être redistribués dans les différents terminaux.

Dans les sous-sols de Paris-CDG, 70 kilomètres de convoyeurs à bagages leur permettent de rejoindre leur destination. Un dédale de rails parcourt les sous-sols des terminaux, sur lesquels les bagages, placés dans des bacs, glissent.

Tout le système du trieur est géré électroniquement : les étiquettes des bagages sont lues par code barre. Ceux-ci sont alors orientés, grâce à un système de trappe, permettant au bagage de rejoindre le circuit de sa destination. Très peu de personnel est nécessaire. Les bagagistes demeurent dans leur poste centralisé, situé dans la gare RER. Ils sont uniquement mobilisés en cas de problème de lecture de l'étiquette du bagage.

Réalisé il y a deux ans, ce système traite 3000 valises par heure. Toutefois, en mai 2009, son fonctionnement n'apportait pas encore une totale satisfaction : malgré son caractère coûteux, le trieur a connu des problèmes de mise au point. La difficulté majeure concerne la réorientation des bagages en transit (ce qui concerne pourtant 60% des bagages).

Clichés : L. Drevet-Démettre, juillet 2011

Ces installations en sous-sol ne figurent sur aucun plan mis à disposition du passager (à l'image des étages tronqués du terminal 1, invisibles sur le plan

[217] Retenu et maintenu sont des termes plus adéquats que détenu, dans le cas des …, bien que les conditions de rétention (pour ne pas dire détention) sont bien souvent très similaires, si ce n'est pires. D'une quarantaine de mètres carrés au terminal 2A, les salles de correspondance sont surchauffées, vétustes et délabrées. Si elles ne sont pas aménagées pour y passer la nuit, il n'est pas rare que plusieurs dizaines de personnes y dorment à même le sol (OLLIVIER, 2003 : 98-99).

précédemment présenté, distribué par Aéroports de Paris) et ne sont pas visibles sur le plan-masse de la plateforme, témoignant d'une zonalité de la transparence de l'organisation spatiale de la plateforme (chapitres 8 et 9).

L'usage du sol de l'espace aéroportuaire témoigne donc d'une application poussée du principe de zonage des activités, aussi bien horizontal que vertical. Cette caractéristique relève aussi bien de l'urbanisme moderne, en vogue à l'heure de la conception de Paris-CDG, que d'un impératif fonctionnel et d'une opportunité spatiale offerte par la construction d'une ville aéroportuaire *ex-nihilo*.

III. Le bâti : entre vides et pleins

Il s'agit ici de décrire morphologiquement cet espace, en partant du principe certes discutable que la ville constitue une unité morphologique caractérisée par un certain type de tissu bâti. En effet, le paysage urbain est une savante combinaison« *de l'objectivité de la construction de l'espace urbain à la subjectivité du regard qui érige le paysage et vice versa* » (CARROZZA, 1996 : 3) : des fragments de réalités sont captés et interprétés par l'observateur. La morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue. Le bâti, ou encore le « *tissu constructif* », est la clé de voute du paysage urbain. Il se compose d'immeubles à l'élévation plus ou moins grande, mais également par les « vides urbains » et les espaces publics. L'agencement des vides et des pleins engendre le tissu bâti (ALLAIN, 2004 : 16). Dès lors, il s'avère intéressant d'observer celui-ci avant d'évaluer le degré d'urbanité de l'*airport city*.

A. Un *decorum* urbain : la ville, décor de l'*airport city*

Les autorités aéroportuaires ont pour souci de dépasser la seule diversification fonctionnelle, inhérente à l'*airport city*, comme l'atteste l'obsession de la Direction de l'immobilier de fabriquer un *decorum* urbain. Aéroports de Paris emprunte les codes paysagers de la ville dans ses opérations d'aménagement de l'espace aéroportuaire. La ville-décor transparaît dans les espaces les plus fréquentés du terminal par les piétons et qui participent au renforcement de l'image de marque de l'aéroport et à la performance de son *airport city* : le Roissypôle, cœur de la ville aéroportuaire, et les terminaux.

1. Decorum urbain

La figure de la rue, de la place et plus généralement de l'espace public, est donc morphologiquement empruntée par les acteurs de l'aménagement

aéroportuaire. Cette reproduction de la ville se prolonge par le biais d'un *decorum* auquel participe notamment le mobilier urbain.

a. Le mobilier urbain

Le mobilier urbain est composé des objets fonctionnels installés dans l'espace public (panneaux indicateurs et de signalisation, barrières, plots, bancs publics, poubelles, etc.). Dans les rues aéroportuaires, notamment du Roissypôle, ce mobilier est particulièrement instrumentalisé pour véhiculer une atmosphère urbaine : lampadaires, barrières, bancs publics, poubelles, panneaux de signalisation rassurent quant au caractère urbain de l'espace.

Planche photographique n° 24 : le mobilier urbain du Roissypôle

Lampadaires, bancs publics, poubelles, barrières, panneaux de signalisation renforcent le caractère urbain du Roissypôle.

Clichés : L.Drevet-Démettre, juin 2014

Au sein des terminaux, l'artifice est poussé à l'extrême, afin de transformer un couloir de circulation en de rue. L'illusion est presque parfaite dans le terminal 2E[218], notamment grâce à la présence de reproduction des colonnes Morris au caractère si parisien, de poubelles, de boîtes aux lettres, ou encore de panneaux publicitaires JC Decaux.

[218] Le terminal 2E est celui qui dispose d'un agencement intérieur particulièrement majestueux, le tapis rouge recouvrant l'ensemble de la zone réservée, entre autres, participant à son caractère luxueux. Il est alors devenu la vitrine d'Aéroports de Paris, qui l'exploite à chacune de ses campagnes publicitaires (notamment celle véhiculant le slogan « Le monde entier est notre invité » en 2011).

Planche photographique n° 25 : le mobilier urbain des terminaux

Les colonnes Morris, les panneaux publicitaires JCDecaux, les boîtes aux lettres sont volontairement implantés par Aéroports de Paris pour introduire l'identité parisienne dans l'espace des terminaux.

Clichés : L. Drevet-Démettre, mai 2009 et octobre 2013

b. Les terrasses aéroportuaires

Longtemps, l'aéroport fut couru pour les immenses terrasses qu'il offrait sur les toits, proposant une vue inégalable sur le tarmac et sur le mouvement des avions. Si elles ont progressivement été fermées (chapitre 2), les terrasses n'ont pas pour autant disparu. Sous le même terme se cachent deux réalités différentes qui soulignent le retournement de l'espace, de la vue sur l'extérieur à la réflexivité

intérieure.Aujourd'hui, le paradoxe de la terrasse aéroportuaire est qu'alors même que l'objet architectural est censé ouvrir sur l'extérieur, elle ne propose qu'un aperçu de l'intérieur de l'aérogare. Si elle perd son essence première, elle n'en demeure pas moins très répandue dans l'ensemble des terminaux de Paris-CDG. Quasiment, chaque point de restauration, en zone réservée comme en zone publique, dispose de son coin terrasse, en bordure de la voie passante.

Planche photographique n° 26 : les terrasses du terminal 2E

Clichés : L. Drevet-Démettre, mai 2009

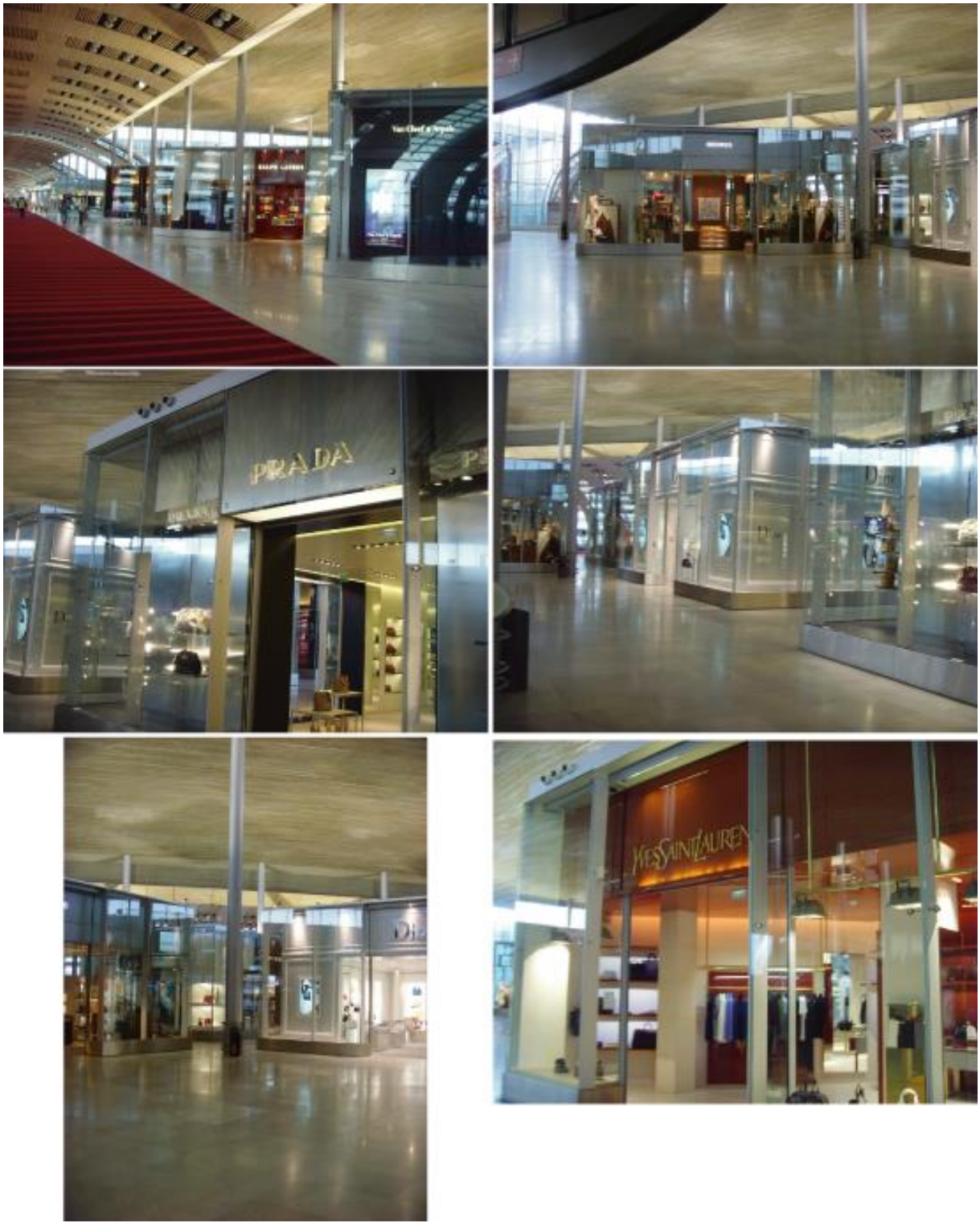
c. La vitrine

La ville est fille de commerce et la rue reflète souvent cette fonction initiale et primordiale. La vitrine est le dernier objet architectural central dans la stratégie spatiale et paysagère des acteurs aéroportuaires, dans leur tentative pour transformer les couloirs circulatoires des terminaux en « rues ». Omniprésentes dans les zones concentrant les boutiques aéroportuaires (notamment le fameux *duty free* en zone réservée), ces vitrines sont plus ou moins luxueuses et articulent une grande baie vitrée et l'enseigne du magasin, ainsi mise en valeur. Au départ, elles endossent deux fonctions relativement évidentes : exposer les produits afin d'attiser le désir du consommateur (-voyageur) sans pour autant ouvrir la boutique sur la rue, ce qui la rendrait sensible aux intempéries et aux personnes mal intentionnées. Dans les terminaux, la protection des intempéries est très accessoire, renforçant ainsi l'idée que la vitrine participe d'un *decorum* savamment orchestré, qui reproduit les stratégies des centres commerciaux. Cette impression se confirme avec la multiplication du nombre de vitrines par boutique lors des récents agencements du T2E notamment : chaque boutique forme un îlot cubique spatialement séparé des autres par quelques percées étroites (rappelant aussi le dédalle de petites rues

parisiennes), lui permettant de proposer quatre façades aux regards des voyageurs/chalands[219].

[219] Cette prolifération des vitrines a également rendu le travail photographique ardu. Les multiples reflets sont visibles sur les photographies suivantes.

Planche photographique n° 27 : les vitrines du terminal 2E de Paris-CDG



Dans le T2E, les vitrines sont associées à une architecture très parisienne de ces îlots commerciaux.

Clichés : L. Drevet-Démettre, mai 2009

Cette prolifération des vitrines est devenue une obsession des acteurs de l'aménagement des terminaux. Dominique Fivel, Responsable des visites techniques d'Aéroports de Paris (réalisée le 5 mai 2009, souligne explicitement de la volonté de multiplier les vitrines dans les terminaux et de chasser les façades aveugles.

Planche photographique n° 28 : Retournement de l'espace : la façade aveugle d' un *fast-food* du terminal 2E

« *Ce restaurant du S3 va être revu pour qu'il y ait une meilleure visibilité des produits depuis l'extérieur. Il faut qu'il y ait une distinction d'un intérieur et d'un extérieur* » (D. Fivel, visite technique, 5 mai 2009)

Clichés : L. Drevet-Démettre, mai 2009

2. *Des espaces publics*

L'urbanité ne peut s'imaginer sans espace public, garant d'une potentielle interaction sociale. Les autorités aéroportuaires en ont conscience et empruntent les figures de la rue, de la place et de l'espace vert.

a. La « rue » aéroportuaire

La rue est ce qui permet de circuler, tout comme la route. L'aéroport est innervé par une multitude de voies de circulation : autoroutes et nationales pour y accéder ou le contourner ; routes pour drainer l'essentiel des flux circulant sur la plateforme (route de l'Arpenteur, route de la commune, route des anniversaires, route du noyer du chat, etc.). Les rues sont bien plus discrètes et ce qualificatif est réservé aux voies qui pénètrent à l'intérieur des zones d'activités (Roissypôle, Roissytech, zones de fret et zone technique plus marginalement). Morphologiquement, à Paris-CDG, la différence entre la route et la rue semble

résider dans le rapport qu'il existe entre la chaussée et les trottoirs : la route accorde davantage de place à la chaussée alors que la rue respecte le gabarit classique des rues de la ville européenne : un rapport de 2/5° (ALLAIN, 2004 : 146) comme l'illustrent les rues qu'il est possible d'emprunter au Roissypôle. La chaussée y est revêtue de goudron et sa largeur correspond très classiquement à la moitié de la hauteur des bâtiments qui la bordent. Les rues du Roissypôle sont parfaitement ordonnancées, grâce au caractère rectiligne de la ligne de faîte et l'uniformité des façades (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Planche photographique n° 29 : le gabarit des rues aéroportuaires

Rue de Copenhague, vue depuis la gare RER (Roissypôle)

Cliché : L.Drevet-Démettre, juin 2014

Cette configuration viaire se retrouve également au sein du Dôme, bâtiment emblématique du Roissypôle à l'architecture moderne et ambitieuse. Son agencement intérieur ressemble à une vaste rue ou promenade (*mail)*, bordant ce qui ressemble à des immeubles de bureaux. La voute vitrée centrale, laissant pénétrer la lumière naturelle, renforce l'illusion de déambuler dans une véritable rue extérieure. Le

Dôme constitue ainsi une véritable mise en scène des velléités de reproduction urbaine des aménageurs aéroportuaires.

Planche photographique n° 30 : La rue intérieure du Dôme (Roissypôle)

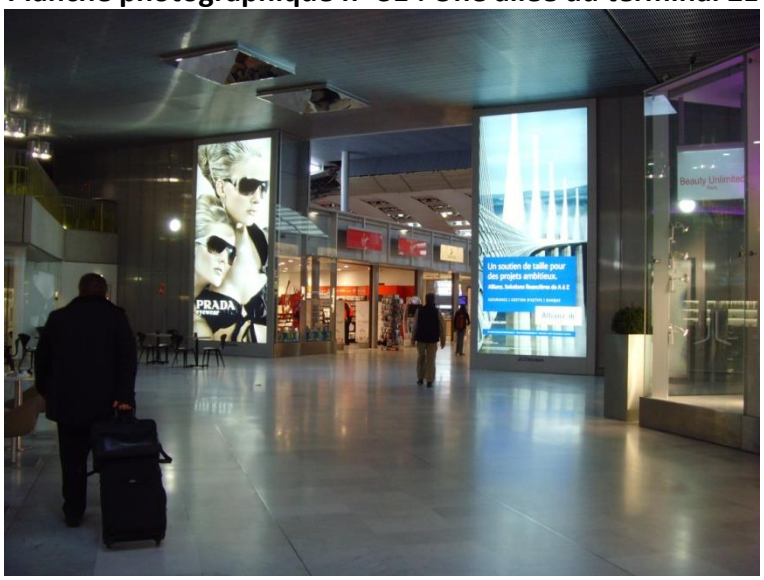
Dans les rues du Roissypôle et à l'intérieur du Dôme, l'attention accordée à la présence végétale, le silence et la propreté des lieux témoigne de la volonté de reproduire une rue idéale, maîtrisée, verte et aérée voire même aseptisée. Aucune perversion des usages de la rue ne semble autorisée dans cet espace aéroportuaire contrôlé, le capharnaüm de la rue, caractéristique de la vie urbaine, semble gommé.

Cliché : L. Drevet-Démettre, octobre 2013

Dans les terminaux, la figure de la rue se retrouve très artificialisée. Effectivement, les voies de circulation des voyageurs, bordées bien souvent de boutiques et d'espaces de restauration les parcourent. Celles-ci peuvent être qualifiées de rue bien plus par leur agencement et leur décoration que par leur morphologie. En effet, elles ne possèdent pas de chaussée ni trottoirs, ne respectent

pas le rapport classique entre la hauteur de la façade et la largeur de la rue et sont entièrement closes (malgré l'évolution récente vers la transparence et la multiplication des ouvertures vitrées, l'éclairage artificielle domine).

Planche photographique n° 31 : Une allée du terminal 2E



Cliché : L. Drevet-Démettre, mai 2009

b. La place

Tout comme la rue, la place est un espace vide, entouré d'édifices qui forment son enveloppe. Plus que la rue, elle incarne l'espace public, parce qu'historiquement, elle est le support de l'échange, politique comme commercial. Dans son aménagement du cœur de l'*airport city,* Aéroports de Paris a pris soin de fabriquer des places. Celles-ci sont bien souvent circulaires et régulières, avec un centre occupé, lui donnant un caractère monumentalisé. Ces places sont particulièrement remarquables dans le quartier d'affaire *Continental Square* du Roissypôle. Ce type de place circulaire se retrouve également à l'intérieur de la gare RER, circonscrite par des bancs de béton et centré sur un bassin aujourd'hui vidé.

Planche photographique n° 32 : La figure de la place aéroportuaire

La figure de la place se retrouve dans l'ensemble de l'espace du Roissypôle, au coeur des immeubles de bureaux et à l'intérieur de la gare RER. Ces places reflètent l'urbanisme planifié de l'airport city par leur aspect régulier et centré.

Clichés : L.Drevet-Démettre, juin 2014

c. Les espaces verts : une ville verte

De nos jours, l'espace public d'une ville accorde une place fondamentale au végétal : les espaces verts (parcs, jardins publics) et la végétalisation des rues en sont des figures essentielles. Lors de l'aménagement des espaces-clés de l'*airport city*, les autorités aéroportuaires composent avec cette obsession de la verdure et du végétal. La politique d'urbanisme du Roissypôle a intégré cette dimension comme l'attestent les alignements d'arbres qui parcourent les rues ainsi que la présence d'un espace végétalisé enserré entre le siège d'Air France et

l'Université du service, uniquement accessible par voie piétonne. Cet espace prolonge l'Espace Magellan, esplanade immédiatement accessible par la sortie Est de la gare RER. Aéroports de Paris semble y avoir voulu appliquer le principe de la coulée verte comme l'atteste l'ondulation verte de ce parc, belle réalisation de paysagiste, mais qui ne facilite guère la promenade piétonne (ce parc était d'ailleurs vide à chacune de mes visites, les discrets promeneurs, employés d'Air France, demeurant sur les bancs publics à ses abords pour discuter et fumer une cigarette durant leur pause). La nature semble s'en accommoder : chassés des pistes, les lapins y sont nombreux à y creuser leur terrier. Cette insertion d'espace vert dans le paysage aéroportuaire qui semble si minéral témoigne d'une quête de qualité de l'espace urbain proposé par les autorités aéroportuaires, participant activement à l'image de marque de la plateforme.

Planche photographique n° 33 : Le parc du Roissypôle

Le parc du Roissypôle s'insère entre l'Université du Service (photographie centrale gauche) et le siège d'Air France (photographie centrale droite). Son entrée monumentale s'inscrit dans l'espace par des lampadaires rouges. À chacune de mes visites, le parc restait désespérément vide. Son agencement semble matérialiser une coulée verte : les ondulations topographiques perturbent la marche et rendent son parcours ardu pour le promeneur.

Clichés : L. Drevet-Démettre, juin 2014

L'urbanisme aéroportuaire semble donc reprendre quelques symboles de l'urbanité européenne. Toutefois, celui-ci est aussi profondément imprégné des principes de l'urbanisme moderne.

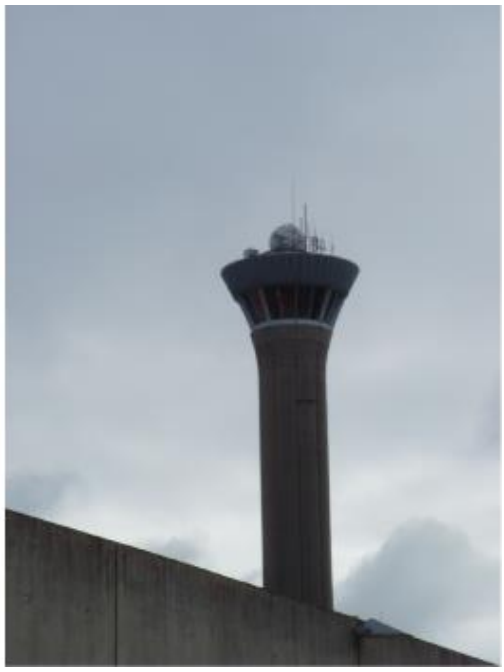
B. Les marqueurs spatiaux d'une urbanité aéroportuaire : l'émergence de hauts-lieux

En termes de bâti, Kevin Lynch insiste également sur la nécessité de voir apparaître des repères. Certains d'entre eux s'inscrivent dans le paysage aéroportuaire. Ils se distinguent soit par leur architecture originale (à l'image du Terminal 1) ou encore par leur verticalité, leur permettant de dominer l'ensemble de la plateforme : les tours de contrôle (qui ne sont pas à proprement parler des éléments du paysage urbain, mais bel et bien du paysage aéroportuaire) ; le Dôme (immeuble à l'architecture ambitieuse s'élevant sur six étages) ; certains grands ensembles hôteliers (Hôtel Ibis, Hilton ou Novotel sur le Roissypôle sur six étages également) ou encore les sièges des plus grandes entreprises aéroportuaires (le siège d'Aéroports de Paris et d'Air France, implanté au Roissypôle mais très visibles depuis les pistes). L'aéroport forme une unité, avec la distinction d'éléments singuliers, tels que pourraient l'être une église, un hôtel de ville dans un espace urbain plus traditionnel.

Il peut être intéressant de remarquer que l'aéroport peut aussi être un lieu de mémoire, avec des monuments, à l'image du Concorde, monumentalisé sur les bords de l'autoroute, afin d'être visibles du plus grand nombre (employés, passagers mais également simples automobilistes empruntant l'autoroute A1). Il devient un marqueur de l'identité aéroportuaire et nationale[220]. Ces points de repères deviennent les hauts lieux de la plateforme, les marqueurs spatiaux de l'urbanité aéroportuaire.

[220] À Stockholm, le passager est accueilli par les héros suédois, à Dublin par des visages d'Irlandais et au milieu de l'aéroport trône une église.

Planche photographique n° 34 : Les hauts-lieux de Paris-CDG



Le Concorde, monument aéroportuaire – La tour de contrôle centrale ne fonctionne que la nuit. Le trafic étant nettement moins important qu'en journée, une seule est alors nécessaire. À Paris-CDG, quatre tours de contrôles hérissent le paysage aéroportuaire : une pour chaque doublet de pistes auxquelles s'ajoutent la tour centrale pour le trafic norcture et la tour Sud dédiée à la gestion des parkings, des taxiways, et du S3. À ce système s'ajoute une salle IFR (radar) surveille les montées à partir de 80 km, et les descentes à partir de 120 km.

CLichés : L.Drevet-Démettre, juin 2014 et mai 2009

C. Paysage fonctionnel et urbanisme moderne

L'urbanisme moderne est pensé « *en vue de doter l'économique d'espaces opératoires, fonctionnellement spécialisés et conçus sur une mode bureaucratique, au sens webérien du terme* » (VOYE, 2003 : 118). La quête de la fonctionnalité de l'espace et de la forme transforme alors le paysage de nombreuses villes, à travers le zonage (développé précédemment) et l'architecture des bâtiments. Né dans les années 1970, Paris-CDG est imprégné de ce courant et l'*airport city* en est un fidèle reflet. De nombreux éléments inscrits dans le paysage témoignent de caractère profondément rationnel que l'urbanité endosse sur la plateforme aéroportuaire.

1. Charte d'Athènes et urbanisme moderne

L'association de la dominance de la métrique automobile et de la reproduction de places dallées réservé à la circulation piétonne, introduisant alors une séparation des circulations, n'est pas sans rappeler un des grands principes de l'urbanisme sur dalle porté par la Charte d'Athènes. Cette organisation rappelle les principes de la ville fonctionnelle, applicables sur une ville construite *ex-nihilo*.

Planche photographique n° 35 : Les dalles piétonnes du Roissypôle

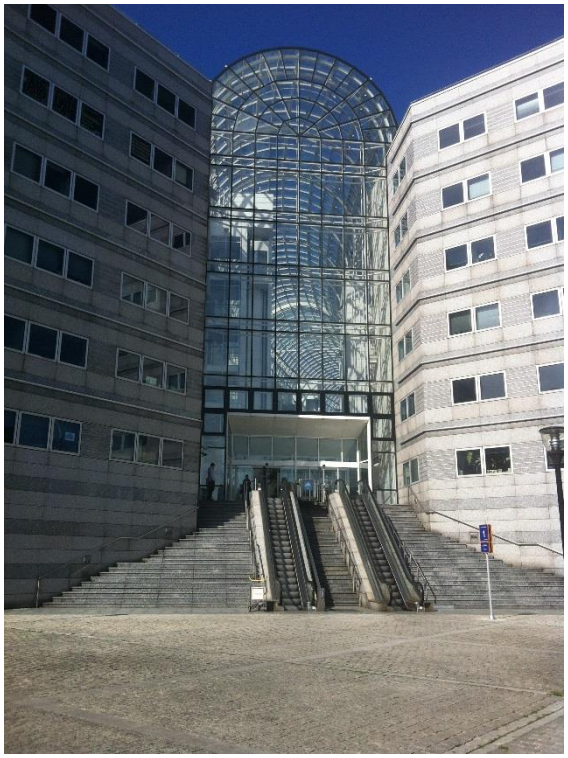
Les dalles piétonnes du Roissypôle entre le siège d'Air France et l'Université du service.

Clichés : L. Drevet-Démettre, juin 2014

2. *Les cathédrales de la modernité*

En ce qui concerne les constructions, la plateforme aéroportuaire présente des bâtiments construits aussi bien en surface qu'en profondeur (les terminaux sont structurés sur plusieurs niveaux, à l'image du Terminal 2, avec en sous-sol, des parkings, notamment mais également tous les équipements dissimulés au grand public, à l'image des postes de police, du système de tri des bagages, etc.). Comme dans tout espace urbain, les constructions acquièrent une importante dimension symbolique, à l'image des gratte-ciel dans les *cities* des villes anglo-saxonnes. L'architecture des terminaux mais également des immeubles du Roissypôle font l'objet d'une conception minutieuse afin d'allier fonctionnalité et identité aéroportuaire. Ainsi l'Aéronef reproduit-il les ailes d'un avion. Conformément à son reflet de ville des flux, les terminaux et immeubles aéroportuaires adoptent une architecture résolument post-moderne. Celle-ci n'est pas sans rappeler la physionomie des *cities* anglo-saxonnes, au paysage standardisé, reflet de leur transnationalité ou de leur caractère de « non-lieu » pour Marc Augé (AUGE, 1992). La différence réside dans l'élévation de ces bâtiments : l'horizontalité l'emporte sur la zone aéroportuaire, que ce soit à travers les terminaux géophages par leur étirement, ou à travers le Roissypôle, le centre d'affaire de la plateforme.

Planche photographique n° 36 : Le Dôme (Roissypôle), construit en 1993



Le Dôme est un immeuble emblématique du Roissypôle par son architecture imposante et moderne et par sa taille (il offre 40.000m2 de bureaux divisés en huit édifices connectés par la plus longue galerie vitrée semi circulaire d'Europe). L'atrium, baigné de lumière naturelle, permet de rejoindre chaque bâtiment. Des ascenseurs panoramiques desservent leurs cinq étages. Deux niveaux de parking ont été construits en sous-sol, offrant un total de 770 places.

Cliché : L. Drevet-Démettre, juin 2014

On y trouve, certes, des immeubles légèrement plus élevés que sur le reste de la plateforme (témoins de sa nouvelle centralité), mais « l'altitude » demeure modeste (3 à 4 étages en moyenne, à l'image des immeubles composant *Continental Square*) à l'image de la morphologie des *edge cities* américaines décrites par Joel Garreau.

> « *Ces nouveaux foyers de civilisation (…) ne ressemblent pas du tout à nos vieux centres-villes. Les immeubles se dressent rarement côte à côte, comme dans le Loop de Chicago. Au contraire, leurs silhouettes basses et trapues ponctuent le paysage comme des champignons, séparées par des gazons et des places de parking. (…) Nos nouveaux centres urbains ne sont plus reliés entre eux par des locomotives et des métros, mais par des pistes d'aéroports, des autoroutes urbaines et des antennes satellitaires.* » (GARREAU, 1991)

Une *skyline* horizontale semble toutefois se distinguer dans le paysage aéroportuaire centrée sur le Roissypôle, composée de bâtiments possédant

individuellement leur propre identité architecturale. Celle-ci symbolise le pouvoir administratif et gestionnaire de la plateforme ainsi que les activités tertiaires supérieures participant à l'image de marque d'Aéroports de Paris. Elle surplombe les pistes et les terminaux bien plus horizontaux et géophages.

Planche photographique n° 37 : Une esquisse de *skyline* aéroportuaire

La *skyline* du Roissypôle vue des pistes
avec en première ligne le siège social d'Air France

Les immeubles hôteliers : Novotel et Ibis du Roissypôle

Des immeubles de bureaux emblématiques:
la direction d'Aéroports de Paris et le Dôme

Clichés : L. Drevet-Démettre, juin 2014

L'architecture est donc résolument moderne, et dotée d'un caractère fonctionnaliste, chaque bâtiment ayant sa fonction propre, souvent affichée sur sa

façade (hôtels, direction d'Aéroports de Paris, siège d'Air France, gare RER et bien sûr les terminaux).

D. Paysage de ville des flux : une urbanité mouvante et fragmentée

Tout d'abord, en ce qui concerne les flux, Paris-CDG est une infrastructure de transport et incarne le mouvement plus que tout autre espace urbain : son urbanité est celle des flux.

1. Des voies diverses à la primeur automobile (tout-automobile)

La diversité de la voierie aéroportuaire correspond à celle d'un espace urbain : une hiérarchie se dessine entre autoroutes (notamment l'A1 Paris-Lille qui travers la plateforme), routes nationales et voies secondaires qui structurent, par exemple, les quartiers d'affaire comme le Roissypôle. Comme nous l'avons déjà vu, se superpose à ce système routier un réseau ferroviaire de haut niveau (TGV et RER). À travers ces infrastructures de transport omniprésentes, l'individu qui fréquente l'aéroport est happé par le mouvement.

Planche photographique n° 38 : L'emprise des échangeurs à proximité du terminal 2 de Paris-CDG

Cliché : L. Drevet-Démettre, 2012

Une partie de ces flux s'exerce en sous-sol, à l'image de nombreux centres-villes de grandes métropoles : le CDG-Val s'illustre comme le métro qui dessert l'ensemble de la ville aéroportuaire et constitue en quelques sortes sa colonne vertébrale. Toutefois, le réseau routier conserve sa primeur, comme le reflète la place marginale laissée au piéton en surface (sauf dans l'aérogare).

Planche photographique n° 39: les trottoirs évanescents du Roissypôle

Rue du Roissypôle, ne disposant d'un véritable trottoir que sur les bordures de l'Université de Service

Cliché : L. Drevet-Démettre, juin 2014

2. *L'expression de la ville mouvante*

L'infrastructure semble d'ailleurs incarner cette mobilité à travers son architecture mouvante, en permanente reconfiguration, liée à son obsolescence accélérée : les multiples grues visibles sur les clichés de la *skyline* de l'aéroport témoignent de son insertion dans un espace mondialisé fortement concurrentiel, imposant des mutations permanentes.

Planche photographique n° 40 : la zone centrale ouest du Roissypôle en construction

Cliché : L. Drevet-Démettre, juin 2014

3. *La segmentation réticulaire à l'origine d'un paysage urbain fragmenté*

D'autre part, en termes de mouvement et de mobilité, le paysage aéroportuaire de Paris-CDG se caractérise par une très nette séparation des flux. La plateforme est agencée de telle sorte que les flux se croisent le moins possible, afin d'éviter les frottements, critiques dans le cadre d'une infrastructure de transport (et souvent à l'origine de véritables crises spatiales, le frottement entraînant un ralentissement des flux, déréglant par là même l'horloge aéroportuaire).

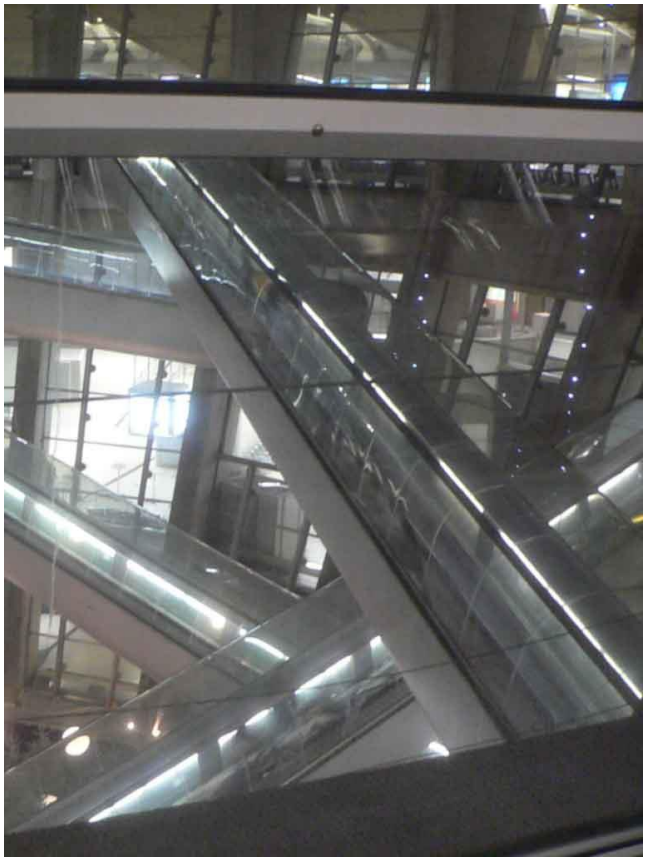
a. Des flux segmentés

À l'échelle de la zone aéroportuaire, les flux routiers, ferroviaires et piétons sont strictement séparés. Cela est souvent rendu possible grâce à l'exploitation du caractère multidimensionnel de l'aéroport. Ainsi, les flux piétonniers et ferroviaires semblent bannis de la surface aéroportuaire et s'effectuent majoritairement en sous-sol ou par le biais de tunnels. Par conséquent, à cet échelon, le flux routier est le plus visible, ce qui donne l'illusion d'une infrastructure totalement dépendante de l'automobile. En effet, la voirie aéroportuaire révèle la métrique principalement automobile de la plateforme souvent à deux dimensions : au niveau du sol et au niveau n+1 par le biais de ponts surélevés évitant le croisement des flux contradictoires.

À l'échelle du terminal, le mouvement est exclusivement piétonnier, si l'on excepte les chariots motorisés permettant le déplacement des personnes à mobilité

réduite, celui des services d'urgence ou encore celui de marchandises destinées au ravitaillement des commerces. Les flux sont néanmoins parfaitement segmentés selon leur nature et leur direction (flux d'arrivée/flux de départ). Si l'aéroport est un espace fermé, les flux de personnes qui le traversent se réalisent eux aussi en vase clos. En voulant fluidifier le schéma de circulation dans les aérogares, les architectes se sont assurés que les passagers en partance ne croisent jamais ceux qui descendent de l'avion. Ils sont généralement répartis sur deux niveaux différents. Bien souvent, à l'aide de tapis roulants, les voyageurs empruntent un dédale de couloirs fermés, éclairés aux néons, qui courent d'un bout à l'autre de l'aérogare. La séparation, le cloisonnement et la canalisation des flux sont donc de mise. La partie centrale du terminal 1 de Roissy en est symptomatique : de gros tubes de plexiglas, à travers lesquels passent les escalators, aspirent les flots de voyageurs en direction des satellites (Planche photographique n° 41). Ils s'entrecroisent, s'aperçoivent, mais ne rentrent jamais en contact.

Planche photographique n° 41 : L'effet tunnel des tubes de plexiglas du T1



Source : wikimedia commons

De même, au sein de la gare Roissypôle, l'itinéraire entre la gare RER et la station CDG-Val est balisée, invitant l'individu à suivre un circuit dont il n'est pas le concepteur.

Par conséquent, selon cette dernière catégorie d'indicateurs, l'urbanité aéroportuaire est marquée par une mobilité, si elle n'est pas contrainte, est fortement dirigée.

b. De la segmentation à la fragmentation

La profonde segmentation est à l'origine d'un paysage urbain éclaté, voire fragmenté, qui semble interroger l'urbanité. En effet, en surface, l'espace aéroportuaire est parcouru de voies de plus ou moins grand gabarit qui, si elles assurent le lien entre les différents secteurs, annihilent toute interaction possible entre les « habitants » (notamment en évitant les croisements et les rencontres) et comme cela a été précisé, ne leur laissant aucun libre-arbitre dans la définition de leurs itinéraires. Si la ville est un espace de déambulation, l'espace aéroportuaire ne peut se permettre d'adopter ce caractère urbain. La dimension infrastructurelle de l'objet ressort alors, interrogeant la pertinence du transfert de la notion d'urbanité. La conséquence paysagère est l'apparition de fractures dans le tissu aéroportuaire : les routes, souvent à plusieurs voies, sont autant de frontières au sein de la ville aéroportuaire et les emprises des échangeurs sont très peu fréquentables. On retrouve ainsi un caractère urbain propre aux grandes villes nord-américaines, dont les radiales (souvent des autoroutes urbaines de 2 x 4 voies) qui percent la *suburb* pour rejoindre la *city* sont autant de ruptures majeures et participent à l'éclatement du tissu urbain, et par là même à la dilution du sentiment urbain : l'urbanité existe d'abord à travers les interactions sociales qu'un espace qualifié d'urbain rend possible.

Manipuler les trois indicateurs ou « structures » que sont la macroforme, l'usage du sol et le paysage pour lire le potentiel urbain de la plateforme aéroportuaire est riche d'enseignement. Cela permet de comprendre quelle ville les acteurs de l'*airport city* ont projeté sur l'infrastructure, mais aussi d'évaluer la potentialité de cet espace physique de produire de l'urbanité. En effet, remarquer que l'aéroport est au cœur d'une forme d'urbanité émergente, à l'image de ce que Joel Garreau propose pour son *edge city* ne me paraissait pas suffisant, l'urbanité autant que l'émergence étant des concepts vagues et approximatifs. Compte tenu de la singularité que confère la

présence des infrastructures aéroportuaires au cœur d'un espace supposé « urbain », il est instructif de tenter de saisir les modalités et les manifestations de cette urbanité émergente. Le résultat est donc l'identification d'une urbanité liminale, de l'entre-deux, présentant certaines caractéristiques des villes européennes (modèle gravitaire centre-périphérie, couple concentration/dilution, multiplication des espaces publics, figures de la rue, de la place, etc.), en y mêlant les principaux traits de l'urbanité mondialisée de la ville moderne et post-moderne (zonage, architecture transnationale, ville sans habitants, ville des flux, urbanité contrainte, culture globale, tentations de déterritorialisation, etc.). Le décor semble planté, allant dans le sens d'une urbanité aéroportuaire, mais la performance spatiale du dispositif n'est pas encore attestée. Celle-ci s'évalue à travers les pratiques et représentations des usagers de la plateforme, conférant tout son intérêt à la notion de citadinité.

Compte tenu de l'objectif de ce chapitre qui était de saisir la matérialité de la ville produite par les aménageurs de la plateforme aéroportuaire, l'acceptation du concept d'urbanité a volontairement été allégée, notamment de sa dimension idéelle. Le chapitre suivant aura donc pour objectif de transcrire les usages et perception de cette ville-décor d'introduire alors la notion citadinité, qui viendra compléter les considérations matérielles de ce chapitre.

Chapitre 8 – L'aéroport, de la citadinité à l'hétérotopie urbaine

« À partir de ce regard qui en quelque sorte se porte sur moi, du fond de cet espace virtuel qui est de l'autre côté de la glace, je reviens vers moi et je recommence à porter mes yeux vers moi-même et à me reconstituer là où je suis; le miroir fonctionne comme une hétérotopie en ce sens qu'il rend cette place que j'occupe au moment où je me regarde dans la glace, à la fois absolument réelle, en liaison avec tout l'espace qui l'entoure, et absolument irréelle, puisqu'elle est obligée, pour être perçue, de passer par ce point virtuel qui est là-bas » (FOUCAULT, 1984)

L'aéroport Paris-CDG présente donc une morphologie urbaine manifeste. Néanmoins, la matérialité de l'espace ne peut suffire à valider la « ville aéroportuaire » comme géotype. La ville se présente comme un objet spatial complexe, entremêlant savamment idéel et matériel. L'idéel pourrait même remettre en question le primat de la matérialité, comme le signalent Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé : « *la ville ne reflète pas dans la transparence l'ordre des concepteurs et autres décideurs, dans la mesure où elle est modelée par les usagers qui se l'approprient* » (MARCHAL, STÉBÉ, 2011 : 31). Pour compléter cette analyse, il est donc nécessaire d'introduire la citadinité, comme un système conceptuel, articulant espace représenté, espace pratiqué et espace vécu ; autrement dit, les spatialités, territorialités et identités à caractère urbain des usagers, mais qui pourrait aussi se traduire par l'hypothèse d'un habiter citadin. Pour une ville sans habitants, parler de l'habiter pourrait triplement surprendre.

En premier lieu, sans logement, l'essentiel de la population aéroportuaire est fuyante, ne s'attardant guère plus de quelques heures dans les labyrinthes des terminaux. Toutefois, en adoptant la théorie d'Heidegger, qui faisait de l'habiter une activité constitutive de l'être humain, il faut distinguer l'habiter de la nécessité de se loger : l'habiter permet de saisir l'ensemble des spatialités de l'usager alors que se loger ne permet d'en apercevoir qu'un fragment, très fonctionnel. L'habiter est

multidimensionnel, c'est le produit d'une constellation d'actions, dont la somme fait sens. Manipuler cette notion est pourtant fondamental dans le cadre de l'approche géographique de l'aéroport, parce que cette notion permet de douter de la négation du caractère urbain de la zone en raison de l'absence d'habitats et d'habitants, si souvent évoquée et brandie comme un argument indestructible par les pourfendeurs de la ville aéroportuaire.

En second lieu, le caractère mobile de l'espace aéroportuaire pourrait interroger la véracité de l'habiter. Pourtant, « *habiter et être mobile ne sont pas contradictoires, étant donné que d'une part, l'habitat est de façon croissante polytopique (caractérisé par plusieurs lieux de résidence) et que, d'autre part, il est possible d'habiter l'espace tout en étant mobile, sans compter qu'il est possible d' « habiter » un espace pourtant voué de fait à la mobilité.* » (MARCHAL, STEBE, 2011 : 140). Il paraît donc possible de postuler l'idée selon laquelle l'aéroport, comme tout espace vécu, est habité[221].

Enfin, la théorie des « *non lieux* » (AUGE, 1992) très médiatisée pourrait dissuader de travailler sur la sociabilité, sur l'imaginaire et les pratiques de l'aéroport. Au contraire, je considère que la rhétorique de la déterritorialisation ainsi que celle du non-lieu ubiquiste doivent être relativisées. Malgré la fonctionnalité de cet espace de transit, l'individu n'est jamais « hors sol » ou « extraterrestre ».

La question qui anime ce chapitre est ailleurs : l'aéroport est-il habité comme une ville peut l'être ? Afin d'évaluer la potentielle citadinité de Paris-CDG, le parti pris est d'étudier simultanément les spatialités, les représentations, les imaginaires et les territorialités des passagers et des employés : ceux-ci composent ce que nous appellerons la société aéroportuaire. Ces dernières années, les études se multiplient[222], mais aucune ne se penchent sur l'émergence d'une société à l'échelle de l'aéroport, unissant les voyageurs pratiquant les terminaux et les employés dont les localisations sont plus ubiquistes. De ces études ressortent plutôt deux mondes : le très visible monde des passagers et celui plus discret des employés[223]. Pourtant, l'émergence d'une potentielle citadinité se traduit par le développement d'une identité partagée par tous les usagers de l'espace, d'un destin commun. Les analyses suivantes font donc la somme des questionnaires et entretiens soumis à 137

[221] Dans sa quête du sens de l'habiter, Olivier Lazzarotti pourrait aussi bien parler de l'expérience aéroportuaire : « *Habiter, c'est faire une expérience, celle du Monde, autrement dit une expérience de soi et des autres qui passe par ses lieux et ses territoires*. » (LAZZAROTTI, 2014 : 3). Pour lui, l'habiter », c'est être actif, mobile, migrant à travers le monde (LOTTI, 2014).

[222] Je fais ici référence notamment à la récente thèse de J-B. Frétigny qui s'est concentré sur les mobilités des passagers et les territorialités en réseau (FRETIGNY, 2013).

[223] Toutefois, cela doit être nuancé au regard des récents documentaires sur les coulisses de Paris-CDG, à l'image de la série de micro-reportages du Journal de 13h de France 2 en mars 2012, intitulé « Paris-Charles de Gaulle: les coulisses de l'aéroport », repris dans le Journal de 20h du 15 août 2013 « Dans les coulisses de Roissy » ou du très proche reportage du Journal de 20h de Claire Chazal « Dans les coulisses de l'aéroport de Roissy » du 12 avril 2013. Les reportages radiophoniques s'emparent également du sujet, comme l'atteste la série de quatre reportages de France Inter, diffusés en juin 2013, « Dans les aéroports : embarquement immédiat ! ».

passagers et 42 salariés de la plateforme, traités et recodés[224] par le biais du logiciel de traitement statistique Modalisa (chapitre 3). Afin d'alléger la lecture, les questionnaires (Annexe n° 5 et Annexe n° 6) et certains tableaux présentant les résultats, référencés par des lettres, figurent en annexe (Annexe n° 8).

I. Une écogenèse territoriale (RAFFESTIN, 1986) : du « *non-lieu* » à l'« *entre-lieu* »

L'objectif de cette partie est de valider ou d'invalider le processus de territorialisation et d'identification de la population aéroportuaire, au regard d'une potentielle appropriation, de l'émergence d'un sentiment d'appartenance à un lieu ou une communauté et d'une identité collective. Une structure de représentations, d'affect et de spatialités pourrait progressivement ériger l'aéroport, prétendument « non-lieu » (AUGE, 1992) en territoire.

A. La projection de l' « esprit des lieux » (LEVY, LUSSAULT, 2000) : l'aéroport, vitrine métonymique de la ville

La territorialisation, dont il sera question ici, consiste en une appropriation symbolique de l'espace par l'individu et/ou le groupe et engendre un sentiment d'appartenance[225]. Autrement dit, il s'agit de « *l'identité territoriale d'un individu ou d'un collectif* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 919). Ce processus relève alors autant du matériel, manifestant l'inscription d'une identité dans l'espace, que de l'immatériel, évanescent et difficilement saisissable. Les territorialités peuvent alors se dessiner à travers un large spectre de valeurs culturelles, sociales, mémorielles et symboliques, guidant notre analyse des représentations et pratiques des usagers aéroportuaires. Loin d'être un lieu dormant, l'aéroport est un lieu parlant, voire particulièrement volubile (BEDARD, 2002 : 50).

Le marketing est la manifestation la plus évidente de l'affirmation identitaire de Paris-CDG et de l'amorce d'un processus de territorialisation par le haut, à l'instigation des autorités gestionnaires de l'aéroport, et fondé sur des valeurs

[224] Les tableaux qui suivent sont issus de procédures de recodages de questions le plus souvent ouvertes : les occurrences les plus souvent rencontrées ont été érigées en modalités.
[225] Les appropriations juridiques et économiques ont été abordées dans le chapitre 6.

culturelles. En effet, fenêtre ouverte sur le monde, l'aéroport endosse bien volontiers le rôle de vitrine d'un lieu, de Paris en l'occurrence, permettant de promouvoir l'image de la capitale tout en projetant un bagage identitaire dans ce lieu marqué par la standardisation. La logique parisienne coïncide avec celle des plus grands *hubs* de la planète ainsi que des aéroports bien plus modestes, l'objectif des autorités aéroportuaires étant que la singularité du lieu masque la banalité et la transnationalité de l'outil. Paris-CDG en particulier et les aéroports en général adoptent alors le même rôle que celui des gares « *lesquelles ne font pas partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom* »[226].

1. La promotion des symboles culturels dans les terminaux

L'aéroport remplit pleinement son rôle de vitrine métonymique de la ville, et au-delà de la Nation, en injectant des fragments de la culture locale dans l'espace des terminaux. Pour combattre l'uniformisation liée à l'investissement des terminaux par les grandes enseignes mondialisées, les représentations du lieu passent par la gamme des produits des boutiques (BOQUET, 2010 : 67). Les enseignes et produits locaux, souvent emblématiques de la ville et du pays d'attache de l'aéroport, sont présentés et mis en vente dans les boutiques qui animent les aérogares et le parcours du passager. Au-delà des classiques boutiques de souvenirs, il faut considérer ces produits comme de véritables géosymboles des cultures locale et nationale, condensés dans l'espace réduit du terminal. Les nombreux points de vente de tulipes à Amsterdam-Schiphol (Planche photographique n° 42) ou encore de colliers de perles de la Nouvelle-Orléans (Photographie n° 43), les filiales d'Harrods dans les aéroports londoniens sont évocateurs. Les maillots des équipes de sport locales figurent également en bonne place dans les commerces aéroportuaires.

[226] Proust, M, 1998, *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Garnier Flammarion, Paris, tome 2, p 10. Cité par Jean-Christophe Gay (GAY, 1993)

Planche photographique n° 42 : Les tulipes d'Amsterdam-Schiphol

En zone réservée, les boutiques spécialisées dans les bulbes de tulipes rencontrent un réel succès auprès des voyageurs qui n'ont pu les acheter lors de leur séjour à Amsterdam, de peur de se les voir confisquer lors des contrôles de sûreté, mais également auprès des passagers en transit à Amsterdam, souhaitant ramener un souvenir.

Clichés : E. Lavie pour L.Drevet-Démettre, 2014

Photographie n° 43 : Souvenirs des lieux en aéroport

Les colliers de perles, les masques de carnaval, les ballons et les maillots de l'équipe locale des Saints à l'aéroport international Louis Armstrong de la Nouvelle Orléans

Clichés : L.Drevet-Démettre, janvier 2014

Les boutiques aux allures très parisiennes et très françaises par métonymie sont nombreuses dans les aérogares de Paris-CDG, plus spécifiquement encore dans le terminal 2E, dévolu aux destinations lointaines, et qui devient un espace de condensation identitaire mêlé aux stratégies de marketing territorial, menées conjointement par Aéroports de Paris et par la mairie de Paris. Deux tendances identitaires, à consonance très mercantile, semblent avoir été projetées dans l'espace terminal. En premier lieu, la gastronomie française est proposée au passager à travers des commerces aux allures d'épicerie fine (tel que le *Market Place*, *La confiserie* ou encore *Les Caves Particulières by Moët Hennessy*) ou de restaurants distingués voire gastronomiques, qui tranchent avec les traditionnels *fast-foods* d'aéroport (Planche photographique n° 44). Inauguré le 4 juin 2015, le restaurant *I love Paris* du terminal 2E introduit la gastronomie française, exprimant encore la territorialisation de l'aéroport et son affiliation identitaire avec les référents culturels français et avec la ville de Paris (comme le reflète le nom choisi, aux faux airs d'une chanson de Franck Sinatra, le rendant immédiatement signifiant aux voyageurs du monde entier) (Planche photographique n° 45).

Planche photographique n° 44 : Les épiceries fines de Paris-CDG (Terminal 2E)

De consonance anglo-saxonne, le *Market Place-Paris* du terminal 2E écoule des produits d'épicerie fine française (à l'image des produits Fauchon-Paris ou des foies gras Rougié-Sarlat)

Clichés : L.Drevet-Démettre, mai 2009

Planche photographique n° 45 : Restaurant gastronomique *I love Paris* à Paris-CDG (Terminal 2E)

Le restaurant gastronomique I love Paris, dirigé par Guy Martin, chef étoilé, se veut être un « *dernier instantané, avant le prochain vol, de ce Paris gourmand qu'il connaît si bien* » (dossier de presse I love Paris, ELIOR, Aéroports de Paris, juin 2015). Au-delà de sa cuisine, son architecture reflète le luxe et la tradition parisienne, visible par l'application fidèle des principes de la brasserie (la centralité du bar monumental, les luminaires circulaires et dorés, la terrasse, les fauteuils clubs, la pierre de Paris au sol). La créatrice des lieux, India Mahdavi, est une architecte DPLG française d'origine irano-égyptienne.

Clichés : © Franck Beloncle et © Derek Hudson & Michel Langot, dossier de presse I love Paris, ELIOR, Aéroports de Paris, juin 2015

En second lieu, les grandes maisons françaises de la mode animent le paysage commercial du terminal 2E plus spécifiquement. Une zone dédiée à la mode et la création française dans le hall K du terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle rassemble les grands noms de l'élégance parisienne dont la renommée est internationale, telles que Chanel, Cartier, Dior, Hermès, Yves Saint Laurent (Planche photographique n° 46).

Planche photographique n° 46 : La boutique Yves-St-Laurent du terminal 2E, sosie de la maison-mère

La boutique *Yves-Saint-Laurent* du terminal 2E de Paris-CDG reprend les codes et l'esthétique de la maison mère parisienne, située sur la place Saint Sulpice, et récemment rénovée par les architectes Alain Moatti et Henri Rivière : les présentoirs, les lustres, les miroirs, la couleur du parfum Opium et le mobilier dessiné exclusivement pour *Yves Saint Laurent* sont repris à l'identique.

Clichés : L.Drevet-Démettre, mai 2009 et ©A.Tabaste

Par conséquent, à travers le choix du paysage commercial des terminaux, l'aéroport de Paris-CDG affirme sa position de carrefour « *de l'uniformisation de l'offre commerciale et de la valorisation des identités locales* » (BOQUET, 2010 : 68). Aéroports de Paris est donc confronté aux questions suivantes en sélectionnant l'offre commerciale de ses terminaux : qu'est-ce que la parisianité ? Qu'est-ce que l'identité française ? Ces interrogations sont partagées par l'ensemble des gestionnaires d'aéroport du monde. La réponse apportée consiste à identifier les représentations fortes que les voyageurs ont de la ville afin de les projeter en les amplifiant dans un but mercantile dans les terminaux. Promue comme garant identitaire, ces boutiques d'aéroport s'apparentent davantage comme une matérialité accessoire.

2. *L'aéroport-musée*

L'inscription territoriale de Paris-CDG se prolonge par l'injection d'une vocation muséale dans les terminaux. Il y a quelques années encore, les projections artistiques se cantonnaient à l'affichage de certaines œuvres sur les murs et piliers des halls d'enregistrement. Cette « tradition » s'est encore manifestée en octobre et novembre 2014, avec l'affichage de 64 clichés en grand format des jardins du Château de Versailles, réalisées par le photographe Hervé Ternisien, dans l'ensemble des

terminaux[227]. Par projection, arpenter les couloirs des aérogares prenait alors des airs de flânerie dans les jardins d'André Le Nôtre (Planche photographique n° 47).

Planche photographique n° 47 : Les jardins du Château de Versailles à Paris-CDG

Clichés : ©Hervé Ternisien, octobre 2014

Cependant, à l'image des propositions expérimentées dans plusieurs grands *hubs* mondiaux, depuis le 15 décembre 2012, un espace musée s'est ouvert, à nouveau dans le terminal 2E. Celui-ci est accessible toute l'année, à tout passager muni d'une carte d'embarquement, et embarquant pour des destinations lointaines puisqu'il est implanté dans le Hall M. Sur 250 m² sont exposées une cinquantaine d'œuvres emblématiques provenant des plus grands musées parisiens, et ce pour une durée de six mois (Photographie n° 48).

La première exposition ultra médiatisée fut celle consacrée à Rodin, lors de l'inauguration officielle de ce musée aéroportuaire en janvier 2013. Le titre de l'exposition, « Rodin, les ailes de la gloire », témoigne du pont réalisé entre culture parisienne/française et culture aérienne.

[227] Organisée par Aéroports de Paris, l'exposition « Les Jardins du château de Versailles » s'est tenue dans l'ensemble des terminaux de Paris-CDG, du 27 octobre au 24 novembre 2014.

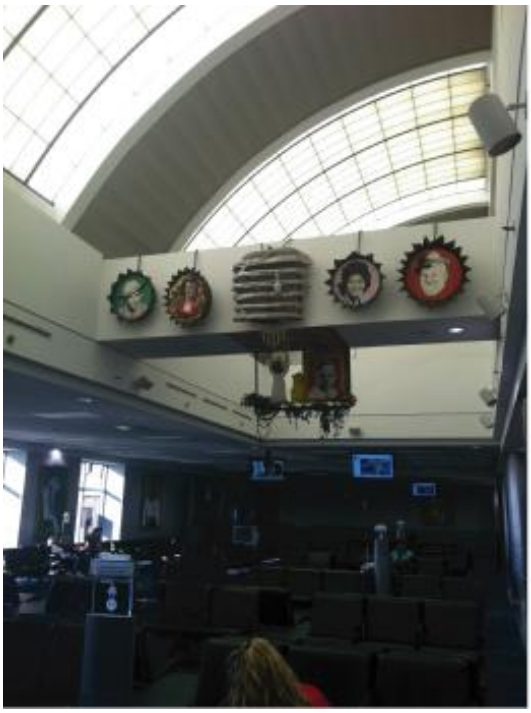
Photographie n° 48 : Planche photographique n° : L'aéroport-musée

Terminal 2E (Paris-CDG)

Le Rijksmuseum de Schiphol

Paris-CDG, tout comme Amsterdam-Schiphol dispose d'un espace-musée, implanté dans la zone réservée de l'aéroport et par conséquent uniquement accessible aux voyageurs en transit ou en phase d'embarquement. La particularité de celui d'Amsterdam-Schiphol est son association exclusive avec le Rijksmuseum, alors que les expositions tournent à l'espace-musée de Paris-CDG, passant d'une institution à l'autre.

Clichés : © Constant Briest pour Espace Musées et L. Drevet-Démettre, août 2009



Une salle d'embarquement d'Atlanta Hartsfield-Jacob

Le Manneken Pis de Brussels-Airport

Les aéroports d'Atlanta et de Bruxelles ne disposent pas d'espace-musée mais diluent l'art et la culture locale dans les terminaux. Les salles d'embarquement d'Atlanta s'érigent comme de véritables salles d'exposition (les œuvres sont partout, sur les plafonds comme sur les murs) et les couloirs sont bordés de vitrines racontant l'histoire illustrée de la ville.

Clichés : L.Drevet-Démettre, janvier 2014 et août 2012

3. *Production discursive : la mise en scène de la ville*

Enfin, la mise en scène de Paris sur la scène aéroportuaire se prolonge dans la production discursive à destination des passagers, et plus largement de l'ensemble des acteurs fréquentant de près ou de loin l'aéroport. Paré de sa charge identitaire, le nom de l'aéroport est à nouveau un reflet symptomatique des stratégies discursives. En effet, après les tâtonnements de départ, l'appellation « Roissy-Charles de Gaulle » est lancinante dans le langage populaire et dans les discours des employés. Pourtant, Aéroports de Paris milite pour la reconnaissance du nom officiel de l'aéroport, faisant explicitement référence à la ville de Paris : « Paris-CDG ». À chaque entretien avec des membres de la direction, j'étais reprise quand je commettais l'erreur de parler de « Roissy ».

La production discursive à vocation territoriale se poursuit à travers les magazines, édités par les autorités aéroportuaires. *Aéroports de Paris Magazine*, devenu en mai 2014 *Paris Worldwide*[228], est une revue gratuite à disposition des voyageurs par Aéroports de Paris, dans les halls des terminaux et salles d'embarquement Elle incarne la stratégie de construction identitaire de la société aéroportuaire.

Jusqu'ici, le magazine d'aéroport est resté à l'écart des études menées dans le domaine de l'aérien. Pourtant, apparu seulement depuis le début du XXI° siècle[229], il s'est très rapidement érigé comme un objet fort de la culture aérienne (Encart n° 10) : c'est un vecteur de diffusion privilégié de l'identité dont les autorités aéroportuaires du monde entier entendent se doter. En ce sens, son analyse est une entrée particulièrement intéressante pour saisir cette construction identitaire singulière. En effet, il réunit tous les éléments d'un magazine classique (pages culturelles, interviews de célébrités, publicités, etc.). Toutefois, la ligne éditoriale est une promotion subreptice de la ville de Paris : des articles entiers lui sont consacrés (« *Quand Paris fait son cinéma* » ; « *Retour aux photo-sources* » à propos d'une exposition au musée de l'Orangerie ; « *Fauchon, une affaire de goût* », etc.)[230]. Des pages sont

---

[228] Ce changement de titre et de format s'accompagne d'une nouvelle ligne éditoriale. Si *Aéroports de Paris Magazine* était centré sur l'aéroport et la capitale française, *Paris Worldwide* s'ouvre à d'autres destinations, proposant plusieurs pages sur les grandes capitales mondiales, mais également aux faits d'actualité (laissés à la marge jusqu'en 2014, révélant la stratégie de bulle aéroportuaire, coupée du monde, rappelant les hétérotopies foucaldiennes).

[229] Le concept de magazine d'aéroport aurait vu le jour autour des années 2000. Le plus ancien semblerait être celui de l'aéroport de Nice (Grand Sud Magazine), dont le premier numéro a été édité en 1998. Au regard des titres répertoriés, il apparaît nettement que le phénomène était européen au départ. Le phénomène s'amplifie encore en 2008, avec l'arrivée de nouveaux titres, comme *Connected* à l'aéroport de Stansted. Le mouvement semble donc particulièrement développé dans les aéroports français (Paris, Toulouse, Nice, Lyon, Bordeaux), britanniques (3 aéroports de Londres, Glasgow, Belfast, Edimbourg), et allemands (11 aéroports). Même les aéroports de niveau secondaire en disposent. Néanmoins, le succès faisant son œuvre, certains aéroports asiatiques (Singapour en 2007) et australiens (Melbourne également en 2007) ont suivi l'exemple. Seuls les aéroports américains sont à la traine : aucun aéroport ne semble proposer son magazine.

[230] Les articles mentionnés sont issus du n°15, de novembre 2006, d'*Aéroports de Paris Magazine.*

dédiées aux sorties « *immanquables* » à faire à Paris, et le magazine se charge de promouvoir des produits qui relèvent du savoir-faire parisien, et, par continuité, français, en vente dans l'aéroport. L'ensemble des articles de la revue sont systématiquement traduits en anglais, ce bilinguisme lui permettant une diffusion élargie à un grand nombre de nationalités de passagers.

Encart n° 10 : Les magazines d'aéroport

Aéroports de Paris Magazine fait partie d'une longue série de magazines dont se sont dotés de nombreux aéroports : Gateway (Glasgow et Riga), Take off (Londres-Gatwick et Heathrow), Arrivals and Departures (Melbourne), HahnAirport Magazine, Hamburg Airport Journal, pour n'en citer que quelques-uns. Ces magazines ont pour particularité d'être des magazines gratuits, à destination des passagers aériens. Cet ancrage dans l'espace aéroportuaire se manifeste à travers les modalités de diffusion et de distribution de ces publications. A quelques exceptions près, elles ne sont disponibles que dans les salles d'embarquement de l'aéroport : seuls les passagers ont la possibilité de le consulter. Le succès d'Aéroports de Paris Magazine est franc et s'exprime en premier par un tirage conséquent. Cela se traduit d'abord par un tirage conséquent : 300 000 magazines sont distribués (à titre d'exemple, le tirage est similaire à l'hebdomadaire Elle). Ils ressemblent à s'y méprendre à des magazines classiques, vendus dans les kiosques de centre-ville : les codes sont les mêmes (la prédominance des images sur le texte, le volume de 82 pages, la couverture avec sa photographie en pleine page et les titres des sujets jugés porteurs), la publication est périodique (Aéroports de Paris propose 10 numéros par an, dont deux numéros double en décembre/janvier et juillet/aout), etc. Toutefois, sa particularité la plus remarquable est qu'il n'est pas produit par des patrons de presse classiques et relaie une information très ciblée sur l'espace aéroportuaire qui le diffuse. De fait, le soin apporté à la confection et le travail éditorial accompli permettent à ces publications de cultiver leur ressemblance avec la presse traditionnelle. À leur image, elles doivent aussi participer à véhiculer des imaginaires, à construire ou à renforcer des représentations dans l'esprit du lecteur, ici le passager aérien. C'est à ce titre que les magazines d'aéroport doivent être considérés comme de véritables objets de la culture aérienne.

La construction identitaire menée par Aéroports de Paris s'appuie donc sur les grands référents de la culture locale mais également sur l'identité d'entreprise. Celle-ci participe autant à la distinction de l'aéroport sur la scène internationale.

B. La construction d'une identité aéroportuaire : une identité d'entreprise

Plusieurs indices semblent attester du fait que la société Aéroports de Paris se fabrique une identité, qu'elle injecte dans l'espace aéroportuaire. En effet, au-delà de la simple promotion de l'entreprise, Aéroports de Paris s'efforce de se construire une identité qui serait partagée par tous ceux qui fréquentent l'aéroport, et à plus forte raison par ceux qui entretiennent le dynamisme économique de la plateforme, à savoir les passagers et les chefs d'entreprise susceptibles de s'implanter dans la zone aéroportuaire. Cette construction d'une identité aéroportuaire passe d'abord par la rénovation du nom de l'entreprise : ADP est devenue Aéroports de Paris en 2005, un changement subtil, mais révélateur du passage d'une image très fonctionnelle à une image spatialisée adossée à Paris, teintée du cosmopolitisme parisien. La lecture de l'espace des terminaux mais également d'*Aéroports de Paris magazine*, média privilégié d'Aéroports de Paris, révèle ce marketing identitaire.

En premier lieu, la construction identitaire aéroportuaire est celle d'une entreprise. Dans le cas de Paris-CDG, en 2005, Aéroports de Paris a connu une refonte majeure de son image de marque et de son identité visuelle et sonore[231]. L'estampillage par le logo Aéroports de Paris, sous la forme d'une tour Eiffel ailée, notamment sur les affiches vantant les services et l'efficacité des aéroports parisiens, et le sonal (composé par l'agence Sixième Son)[232] précédant tous les messages diffusés dans les aérogares sont autant de révélateurs d'un marquage spatial (Planche photographique n° 49). Le paysage visuel se dote également d'*Aéroports de Paris Magazine*, chargé de diffuser cette identité d'entreprise. Non seulement les gestionnaires de l'aéroport commandent la fabrication du magazine ; mais ils interviennent directement sur sa ligne éditoriale. Ainsi, ce sont aux autorités aéroportuaires que reviennent la conception des pages consacrées à la vie de l'aéroport dites « *corporate* »[233] et le choix des sujets abordés est contrôlé par Aéroports de Paris, qui exerce un droit de regard. Enfin, bien souvent, le directeur de l'aéroport se charge de rédiger l'édito, en lieu et place du rédacteur en chef.

---

[231] Cette refonte de l'image de la société est concomitante à son entrée en bourse et la migration de son statut en société anonyme, en 2005 et 2006.
[232] A ce propos, Pierre Graff, PDG d'Aéroports de Paris en 2005, a déclaré qu' « *on ne peut pas développer un projet d'entreprise si l'on n'a pas (…) une politique de marque. Il faut qu'on soit connu, qu'on soit identifié, identifié par un logo, par un slogan, identifié aussi de façon sonore* » (Journal Télévisé de 13 heures du 6 juin 2005, www.ina.fr, dernière consultation le 10 mai 2015).
[233] On y trouve les nouveautés le concernant (section « news » d'ADP magazine), les services, mais aussi les plans des différents terminaux.

Planche photographique n° 49 : L'identité visuelle d'Aéroports de Paris

Le logo d'Aéroports de Paris : une tour Eiffel ailée, mélange des identités parisiennes et aériennes projetées dans l'espace aéroportuaire

Le numéro de juin 2008 d'Aéroports de Paris Magazine, dont la Une est traditionnellement consacrée à une star française, à l'image internationale

Cette rénovation de l'image du groupe inscrite dans l'espace aéroportuaire peut être associée à un processus de construction identitaire. Toutefois, elle reste le produit d'une stratégie entrepreneuriale, lui conférant une réflexivité peut-être peu compatible avec le processus de territorialisation des usagers, profondément individuel et spontané. Les usagers ne semblent pas se retrouver dans cette identité qui se veut collective (censée réunir passagers et employés), fabriquée de toutes pièces par Aéroports de Paris, comme l'atteste le fait que sur les 42 salariés interrogés, seulement 28,5 % connaissait le slogan du groupe (« Le monde entier est notre invité »). Ce résultat révèle certes la faible performativité de cette identité collective fabriquée.

Les stratégies des autorités aéroportuaires consistent à injecter de l'identité dans l'espace aéroportuaire, ancrée dans la culture urbaine de la ville d'attache ou dans la culture d'entreprise, dans l'objectif de différencier leur plateforme dans le champ aéroportuaire, devenu très concurrentiel. La question est maintenant d'analyser les mécanismes d'appropriation dans l'expérience aéroportuaire des usagers.

C. Sentiment d'appartenance et émergence d'une communauté aéroportuaire

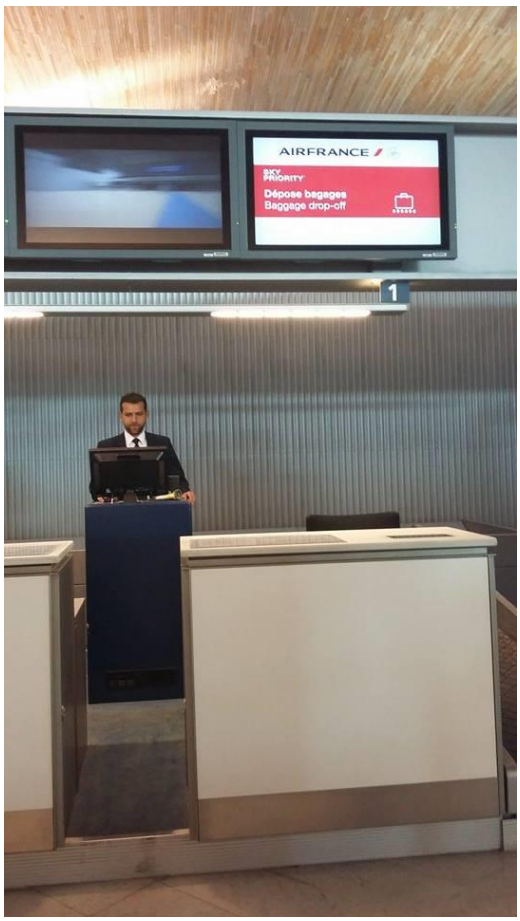
Dans son ouvrage fondateur, *L'invention du quotidien,* Michel De Certeau se penche sur le processus d'appropriation de l'espace. Un des trois postulats de départ, servant de ligne directrice à son cadre d'analyse, est qu'il existe un écart entre la représentation offerte par la production dominante et celle que s'approprie effectivement son utilisateur (PROULX, 1994 : 171). La territorialisation se prolonge par une appropriation des lieux, c'est-à-dire une expérience, une *praxis* alimentant une mémoire inaliénable à chaque usager, soit un propre selon Michel de Certeau. L'appropriation par l'usage des lieux sera au cœur de la réflexion, puisque selon lui, la pratique de l'espace, de la ville, du quartier, alors même que ces espaces n'appartiennent pas juridiquement aux usagers, leur permet de les faire devenir leurs. Pour que l'expérience aéroportuaire soit vécue, il faut que l'usager s'en approprie les attributs (les décors, les sons, les espaces, les procédures, la sociabilité, etc.). C'est à cette condition que l'expérience produit des émotions et que le sentiment d'appartenance peut émerger. Par conséquent, la territorialité des usagers est au cœur de la réflexion sur l'écogenèse territoriale de l'espace aéroportuaire.

1. Sociabilités et sociétés aéroportuaires

La sociabilité établit entre Soi et l'Autre un rapport de connivence qui permet de « *faire société* » (WAGNON, : 350). La particularité sociale de l'espace aéroportuaire est sa structuration en deux groupes clairement distingués, aux attributs différents et fréquentant des espaces segmentés. Les employés se reconnaissent ainsi aisément par l'affichage du badge et souvent par leur tenue vestimentaire (uniforme, bleu de travail et/ou gilet jaune de visibilité, floqué de l'entreprise pour laquelle ils œuvrent). Les passagers se distinguent surtout par le bagage qu'ils portent ou trainent derrière eux dans tous les couloirs. Si les passagers sont spatialement cantonnés aux terminaux (mis à part la traversée rapide du tarmac pour rejoindre l'avion), les employés se répartissent sur l'ensemble de la plateforme, y compris dans les terminaux, mais entrent *a priori* rarement en interaction physique avec le passager dans le cadre de leur exercice professionnel : une mise à distance est spatialement remarquable. Les employés sont peu nombreux à pratiquer professionnellement les espaces dédiés aux passagers, principalement les aérogares (cela ne concerne que les hôtesses et *stewards* au sol, les employés des commerces et services aéroportuaires, et le personnel de maintenance). 41,7 % des employés interrogés affirment n'avoir aucun contact avec les passagers et 6,3 % considèrent en avoir rarement. Seul l'un d'entre eux, chauffeur de navette aéroportuaire, affirme multiplier les échanges avec ses clients. Lorsqu'ils ont lieu, ces échanges sont limités à une demande de renseignements ou à une relation d'accueil (20,8 % des répondants).

À l'intérieur du terminal, seul espace où l'interaction entre passagers et employés s'opère, la mise à distance est matérialisée par la présence d'obstacles matériels limitant les échanges entre les deux groupes. Il s'agit principalement de la figure du guichet, dispositif spatial incontournable de l'aéroport, derrière lequel se tiennent les hôtesses et *stewards*, les employés des agences de location de voitures, les vendeuses de nombreux commerces, ou encore les employés des *fast foods*, ne proposant pas de service à table (qui aurait permis de faire tomber cette barrière). Le guichet domine les échanges sociaux dans l'espace aéroportuaire, bien que certains espaces, souvent lieux de distinction sociale, s'émancipent de cette forme : dans les salons-clubs réservés aux grands voyageurs (fortunés), l'hôte ou hôtesse vient souvent à la rencontre du passager, tout comme dans les restaurants haut de gamme ou les boutiques de luxe, dispensant un conseil personnalisé au voyageur acheteur.

Planche photographique n° 50 : La figure du guichet dans les terminaux de Paris-CDG



Les guichets d'enregistrement d'Air Algérie – Terminal 1

Cliché : L. Drevet-Démettre, 2015

Les interactions entre les deux groupes sont donc spatialement limitées. Toutefois, elles ne sont pas inexistantes, notamment lorsque les employés s'affranchissent des contraintes spatiales liées à leurs activités et se rendent dans les

terminaux pour se restaurer ou faire des achats. 43% des employés fréquentent d'autres zones de l'aéroport que leur zone d'exercice, et pour la moitié d'entre eux, il s'agit des terminaux. Les échanges se multiplient au quotidien, notamment dans les espaces de restauration, où les conversations s'amorcent plus facilement entre passagers en transit et employés en pause-déjeuner (Encart n° 11).

Encart n° 11 : Extrait de carnet de terrain – 6 juillet 2009 – Restaurant *Mcdonald's* du Terminal 1 de Paris-CDG

Il est 12h45, une heure de forte affluence pour le Mcdo du Terminal 1 qui accueille les passagers en transit comme les passagers en partance mais aussi les employés travaillant sur Paris-CDG. À ma droite, deux pompiers, accompagnés d'une femme employée d'Aéroports de Paris, sont installés pour leur pause-déjeuner. Une famille avec ses deux enfants déguste Happy meal et menus Big Mac. Rapidement, le petit garçon repère les deux pompiers et les interroge sur leur exercice sur la plateforme (« Vous savez éteindre les feux dans les avions ? » ; « Vous avez des camions ? », etc.). Les deux hommes se prêtent au jeu et répondent volontiers au garçon.

Les deux agents de sécurité-incendie en train de passer commande au guichet du Mcdonald's du Terminal 1.

Cliché : L.Drevet-Démettre, juillet 2009

Certains lieux, tels que les espaces de restauration, favorisent donc les interactions entre voyageurs et employés de la plateforme, certains temps également. Ponctuellement, ils réunissent passagers et employés et leur permettent de s'approprier un peu plus l'espace aéroportuaire, à l'image de ces concerts de gospel que le Pasteur de Paris-CDG organise une fois par mois dans les terminaux[234] ou encore cette cérémonie interreligieuse organisée en janvier 2015, suite aux attentats perpétrés contre l'hebdomadaire satirique *Charlie Hebdo et l'Hypercasher parisien*, et à laquelle toutes les autorités de l'aéroport ont participé. L'aéroport prend alors des allures de ville évènementielle.

Les interactions sociales sont plus notables encore au sein des groupes que constituent passagers et employés.

a. Sociabilités des salariés : du « petit monde » (Zimmerman) à l'émergence d'une communauté aéroportuaire

Les différents membres de la société des travailleurs aéroportuaires se côtoient et échangent : ces interactions sont à l'origine d'un lien social attestant l'amorce d'une territorialisation. Ainsi, s'il n'est guère étonnant de voir qu'une petite partie[235] des employés nouent des relations amicales sur leur lieu de travail (comme ce serait le cas dans n'importe quelle entreprise), il est intéressant de remarquer que des relations inter-entreprises se dessinent également, liées à la proximité et donc la co-présence sur l'espace aéroportuaire : au-delà de simples relations professionnelles, 21,4% des employés affirment saluer les salariés d'entreprises autres que la sienne ; 19% d'entre eux partagent même des relations amicales.

Les employés les plus anciens ont plus souvent noué des relations amicales que les novices qui se contentent au mieux de saluer les personnes qu'ils croisent. Cette sociabilité est liée à la fréquentation routinière de l'espace aéroportuaire, devenant territoire du quotidien.

Ces interactions sociales inter-entreprises témoignent d'une sociabilité en acte sur la zone aéroportuaire et, par extension, d'une territorialisation en marche. Par bien des aspects, ces interactions sociales inter-entreprises font écho à la mise en relation d'agents industriels de *clusters*[236]de type « *small world* ». Selon la théorie de Jean-Benoît Zimmerman, les comportements d'interaction de type « *small world* » stimule l'innovation des *clusters* (ZIMMERMAN, 2002 : 517-524) : au-delà, dans le cas de l'aéroport Paris-CDG, cela participe à un processus de territorialisation.

---

[234] Le Chœur Gospel de Paris a ainsi réalisé une performance dans le terminal 2D le 13 décembre 2014.
[235] 37,3 % des employés interrogés entretiennent des relations amicales avec leurs collègues contre 61 % qui se contentent de relations strictement professionnelles. 1,7 % affirment avoir des relations familiales (ce qui représente un employé sur les 42 interrogés).
[236] L'aéroport est bien un système productif, dont les entreprises sont liées par un objectif commun.

En effet, les salariés semblent éprouver une amorce de sentiment communautaire. Lors des entretiens, plusieurs ont mentionné le sentiment d'un destin commun. Celui-ci participerait à unir l'ensemble des employés de la plateforme, quelque soit leur entreprise ou leur niveau dans l'échelle sociale de la communauté aéroportuaire : technicien de maintenance et pilote de ligne ont le même objectif, faire décoller l'avion. Sans parvenir à le formuler clairement, cet officier-pilote de ligne pressent quelque chose : « *Il y a un esprit qui est propre à tous, la philosophie des gens qui travaillent dans un aéroport, où les gens vont et viennent dans tous les sens* » (Questionnaire-entretien n°34 – 07/09/2011). L'amorce de communauté aéroportuaire chez les employés, transcendant les appartenances d'entreprise, prend corps autour d'un jargon propre à la plateforme, peu compréhensible pour un non-initié. Au cours de mes pérégrinations aéroportuaires, des termes que je comprenais plus ou moins ressortaient au détour de conversations, ce qui m'a suggéré de questionner les employés sur l'utilisation de termes spécifiques à leur travail. Je ne fus pas déçue : une pléthore de mots évoqués m'a très vite confirmée l'existence d'un langage aéroportuaire. Il s'agit d'un savant mélange entre l'alphabet du codage militaire (les noms donnés aux parkings des avions : alpha, roméo et bravo pour A, R, B), le langage aérien international (à l'image du terme *pax* pour désigner les passagers, le *catering* pour le service de préparation des plateaux-repas à destination des avions), le langage du machinisme technique, parfois imagé (les *push-back* chargés de pousser les aéronefs, les tre-pel, les transtockers, et bien sûr les « fourmis »), et une tendance à multiplier les abréviations (le PIF pour le poste inspection filtrage). L'existence d'un langage, voire d'une langue aéroportuaire, témoignerait d'un processus de distinction, amorce d'une identification, la langue étant un marqueur identitaire fort (BILLIEZ, 1985).

b. Sociabilité des passagers : l'épreuve spatiale

Les réponses aux questionnaires (tableaux c. à f.) soumis aux passagers vont dans le sens d'interactions sociales nombreuses et intenses, dépassant les échanges potentiels offerts par les centres-villes. Plus de 75 % des passagers interrogés affirment entamer une conversation avec des personnes inconnues dans l'enceinte des terminaux, c'est-à-dire que l'essentiel des passagers utilise l'aéroport comme un espace de rencontre. Près de 66% des passagers répondants considèrent même qu'il est plus aisé d'interagir dans l'aéroport qu'en centre-ville. Au premier abord, l'explication de ces interactions nombreuses relève de deux raisons principales. La première est le sentiment du passager d'avoir quelque chose en commun avec son voisin, incarné par le vol à venir. L'occurrence « communauté de destin » est le produit d'un recodage réunissant les expressions suivantes issues du discours des passagers : « *similitude du voyage* » ; « *on a tous le même but* » ; « *on est là pour la même chose* » ; « *on est tous dans le même contexte : le voyage* » ; « *on est tous là pour la même raison : voyager* », etc. L'utilisation du prénom « on » est équivoque de la construction

d'une communauté éphémère. Cette raison, évoquée par plus de 25 % des passagers répondants, atteste de la construction émergente d'une identité collective, du passage de l'individu au groupe dans l'esprit du voyageur, étape fondamentale du processus d'identification. La deuxième explication de cette attitude volubile avancée par les passagers relève d'une vacuité affirmée du transport aérien. Plus de 24 % des répondants considèrent que la discussion avec l'Autre devient un moyen de combler l'attente qu'il éprouve dans le terminal : « *on est tous en train d'attendre* » ; « *on attend pour la même chose* » ; « *en ville ce n'est pas évident, ici, c'est plus facile car il y a l'attente* » ; « *tout le monde attend, on n'a rien d'autre à faire* », etc. sont les expressions régulièrement entendues au détour de cette question.

Une troisième explication surgit indirectement de la question suivante, également ouverte, portant sur les sujets de conversation, abordés dans les terminaux. Après recodage manuel, les deux premières occurrences, (53,4 % et 35 % des affirmations des passagers), correspondent au voyage (l'origine, la destination, le vol, etc.) et les banalités de tous ordres (professionnelles, personnelles voire intimes). Cela confirme à la fois la communauté de destin construite par le groupe passagers et la vacuité du transport aérien incitant à parler « *de tout et de rien* » (questionnaire n°25). Toutefois, les troisième et quatrième occurrences font référence au besoin d'obtenir des renseignements, notamment en cas de problème ou retard de vol. Le passage dans le terminal s'apparente alors à une épreuve spatiale, nécessitant un capital spatial, et incitant le voyageur débutant à interagir avec un passager plus éclairé afin d'arriver à bon port (c'est-à-dire d'abord son siège dans l'avion). En effet, l'incertitude logistique et labile liée à la progression dans l'aéroport génère du stress chez le voyageur. Celui-ci entre alors en contact avec l'Autre afin d'obtenir des renseignements quant à la conduite à tenir, les itinéraires à suivre, les temps à respecter, etc. L'épreuve spatiale du terminal le conduit à interagir avec les autres candidats au voyage, soumis à la même épreuve.

Par l'interaction sociale, passagers et employés se construisent une identité collective, dessinant une société aéroportuaire, qui se prolonge par l'émergence d'un sentiment d'appartenance lisible dans les pratiques et les discours des opérateurs aéroportuaires.

2. « Si je pouvais construire ma maison dans l'aéroport, ce serait le rêve »[237] : *affects et sentiment d'appartenance*

Au-delà de l'appartenance sociale et professionnelle qui semble se dégager au détour des questionnaires et entretiens menés auprès des employés et passagers de la plateforme, le sentiment d'appartenance à un territoire aéroportuaire s'érige également comme référent identitaire. Comme l'affirme Luc Gwiazdzinski (1997), le sentiment d'appartenance est fondamental dans la réflexion sur les territoires. Il se manifeste notamment par l'attachement au territoire, qui devient l'objet d'affects collectifs et individuels. Ainsi, 85,7% des employés interrogés disent aimer travailler à l'aéroport (Tableau n° 23) et les raisons invoquées n'ont que peu à voir avec des considérations matérielles (le salaire, la proximité du lieu d'habitation) mais bien plus à l'attachement à une ambiance que le salarié ne peut retrouver nulle part ailleurs (40% des réponses), la passion des avions (28% des réponses) ou encore le mouvement permanent caractéristique de cette infrastructure (16%) (Tableau n° 24).

Tableau n° 23 : Aimez-vous travailler à l'aéroport ?

	Effectifs	Fréquence
Oui	36	85,7%
Non	6	14,3%
Total	42	

Tableau n° 24 : Pourquoi aimez-vous travailler à l'aéroport ? (Réponses recodées)

	Effectifs	Fréquence
Ambiance	10	40,0%
Aime les avions	7	28,0%
Mobilité/Mouvement	4	16,0%
Affinités	2	8,0%
Habitude	1	4,0%
Salaire	1	4,0%
Variété	1	4,0%
Au cœur de l'actualité	1	4,0%
Proximité	1	4,0%
Son métier	1	4,0%
Environnement stressant	1	4,0%
"Je me suis lassé »	1	4,0%
Intéressant	1	4,0%
Total / répondants	25	

Interrogés: 42 / Répondants: 25 / Réponses: 32
Pourcentages calculés sur la base des répondants

[237] Aide-mécanicien chez First Logistic depuis novembre 2007 - Questionnaire-entretien n°27 - 06/09/2011.

Plusieurs employés avouent ainsi arriver volontairement en avance, avant d'amorcer leur journée de travail, ou encore s'attarder en quittant leur poste, afin d'observer le ballet des avions (Encart n° 12).

Encart n° 12 : Extrait d'entretien – Aide-mécanicien chez First Logistic[238] depuis novembre 2007

« *J'arrive à 6h30 en avance parce que j'aime voir Roissy quand il fait nuit, voir les petites lumières. Et le soir, après 16h, je vais voir les avions décoller dans les terminaux. Je regarde les attitudes des gens, à peu près tout. Si je pouvais construire ma maison dans l'aéroport ce serait le rêve.* » (questionnaire-entretien n°27-06/09/2011)

Une certaine passion se manifeste même dans certains propos recueillis. Lorsque je lui demande s'il utilise un vocabulaire spécifique dans l'enceinte aéroportuaire, ce magasinier-cariste de Sogefar[239] sort son téléphone portable afin de me montrer des photographies de fourmis (chariots à 4 roues tractés), qu'il a prises depuis les pistes et en profite pour me faire visionner une vidéo de l'A380 au décollage (questionnaire-entretien n°14). Ce souci d'immortaliser son environnement de travail révèle l'affection de l'employé pour son activité et l'exceptionnalité ressentie de son quotidien de travail. L'attachement au lieu aéroportuaire est sensible dans le discours et les actes des employés, à l'image de cette hôtesse de l'air qui reconnaît être très attachée à Paris-CDG : « *J'y ai grandi, toute ma carrière de navigante est ici. C'est mon bureau, ça fait 10 ans que j'y suis.* » (questionnaire-entretien n°26). Cette appartenance à Paris-CDG est reconnue par 52% des salariés interrogés. Pour certains, l'aéroport fait partie intégrante d'un parcours de vie, à l'image de ce *cargo-manager*, habitant à Epiais-les-Louvres, dont la femme travaille également dans les terminaux :

Encart n° 13 :Extrait d'entretien – Cargo-Manager chez Russ Cargo Group[240] – travaillant à Paris-CDG depuis janvier 1993

« *Ma commune est très attachée à l'aéroport. J'habite un petit village qui est juste à côté des pistes: on a des visites à l'aéroport, c'est un peu comme ma famille, je ne connais que ça. Ça fait 20 ans que je suis à l'aéroport. J'ai acheté ma maison à côté. Je reprendrai un autre emploi sur l'aéroport si besoin. Ma femme travaille dans une autre entreprise toujours sur la zone de fret 4 (transpo cargo): elle est rentrée pour un stage et elle est restée!* »

[238] First Logistic est une société de transport routier.
[239] Le domaine d'activité principal de Sogefar est la manutention portuaire.
[240] Russ Cargo Group est une société spécialisée dans le secteur d'activité de l'affrètement et de l'organisation des transports.

Ce sentiment est encore plus fort chez les sujets dont la famille travaille également à Paris-CDG. 35,7% des employés interrogés ont reconnu avoir des membres de leur famille occupant un poste dans la même entreprise ou dans une autre entreprise implantée sur la zone aéroportuaire. Les cas de figure sont nombreux, cela peut être un frère (questionnaire-entretien n°24), une femme (questionnaire-entretien n°20) ou un petit ami (questionnaire-entretien n°25). Les sphères du professionnel et de l'intime se télescopent dans l'espace aéroportuaire sur le mode de la recommandation auprès des employeurs ou du bouche à oreille : les regroupements familiaux professionnels sont courantes (Encart n° 14). La gestion de la vie de couple et de famille s'avère alors parfois compliquée si l'un des membres fonctionne en horaires décalés.

Encart n° 14 : Extraits d'entretien – Mécanicien

Un mécanicien ayant obtenu sa place grâce à sa famille qui travaille également à l'aéroport : « *Mon beau père m'a dit qu'il y avait une place (il travaille chez Sogafro[241] (fret 3), il est chef de la maintenance là-bas donc il connait tout le monde). Mon beau-frère, deux oncles de ma femme, ma cousine y travaillent aussi. Avant mon frère aussi avait trouvé un travail par bouche à oreille. C'est souvent comme ça que ça marche à Roissy*. » (questionnaire-entretien n°19)

Au-delà de l'affect territorial, le sentiment d'appartenance s'évalue également à travers l'intervention du lieu pour définir l'identité de l'individu, autrement dit une identification par rapport au lieu (GUERIN-PACE, 2006 : 305). Elle est perceptible au sein de la population des employés et prend notamment corps et matière à travers le badge, qu'un grand nombre d'entre eux portent avec fierté, véritable symbole et étendard de leur appartenance à l'aéroport de Paris-CDG, à l'image de cette femme de ménage avec laquelle j'ai pu m'entretenir. Parlant mal le français, ne sachant ni lire ni écrire, celle-ci sort son badge tout le temps pour me le montrer. Elle le porte dans une boite transparente autour du cou accompagné de sa carte d'identité. Cette fierté se retrouve également dans les discours, puisqu'une large majorité des interrogés (81% des interrogés) considèrent que travailler dans l'enceinte aéroportuaire est valorisant. Ils ont la sensation de faire partie d'une petite élite autorisée à évoluer dans l'aéroport parce que l'obtention du badge, indispensable pour obtenir une place à Paris-CDG, est conditionnée à une enquête de police et à un casier judiciaire vierge[242].

[241] Sogafro est une société de gestion immobilière.
[242] Nous reviendrons sur cette idée d'urbanité et de citadinité sélectives dans le chapitre suivant.

Encart n° 15 : Extrait d'entretien – Chauffeur pour le personnel navigant chez SOGEFAR, travaillant à Paris-CDG depuis janvier 1996.

« *C'est un privilège de travailler à l'aéroport parce qu'on a un casier judiciaire vierge. Tout le monde n'a pas accès aux pieds des avions. Certains se font refouler pour un oui ou pour un non. Ça reste un monde à part.* » (Questionnaire-entretien n°28)

L'habilitation est décernée par le sous-préfet de Roissy, après une enquête de la Police Aux Frontières (PAF) rigoureuse, contraignant parfois au chômage technique plusieurs centaines d'employés potentiels de la plateforme (Encart n° 16).

Encart n° 16 : L'enfer du badge

« *En 2007, 65 000 personnes, dont des Oisiens et en particulier des Creillois, avaient fait une demande de badge pour travailler sur la plate-forme de Roissy en zone sensible. 4% d'entre elles figuraient sur des fichiers de police, gendarmerie ou de l'antiterrorisme. Parmi elles, 560 seront refoulées. Et pour certaines, tout s'est compliqué lors de l'attribution de l'habilitation. 'Cet été, j'ai demandé mon renouvellement de badge. Je bosse à Roissy depuis six ans en CDI. Ils m'ont dit : Vous êtes sous enquête. On vous contactera plus tard. Cela a duré cinq mois, à rester chez moi sans travail* », raconte Laurent, 28 ans. Rachid, pour une bagarre en 1996, a été fiché. Ce magasinier-cariste a fait sa demande en 2004. « *Refus. On me disait que j'étais fiché. Mais je n'avais jamais été condamné.* » Extraits de l'article « Roissy : l'attribution des badges assouplie », paru dans Le Parisien le 10 décembre 2008, [en ligne] URL : http://www.leparisien.fr/creil-60100/roissy-l-attribution-des-badges-assouplie-10-12-2008-337294.php (Dernière consultation le 8 février 2015).

D. L'affirmation d'un « *entre-lieu* » aéroportuaire

Parcelle d'espace qui nourrit une identification à la fois individuelle et collective, Paris-CDG semble satisfaire à la définition du territoire et s'érige comme un support de la territorialisation d'une communauté aéroportuaire. Concernant l'aéroport, la théorie du « non lieu » (AUGE, 1992) auquel nul ne se reconnait, nul ne s'identifie, semble définitivement enterrée. Toutefois, il faut prendre garde à ne pas tomber dans l'excès inverse. L'aéroport ne devient pas pour autant un « *géosymbole* » (BONNEMAISON, 1981), un « *lieu de condensation* » (DEBARBIEUX, 1995), et encore moins un haut-lieu, c'est-à-dire un lieu culturel et symbolique parmi les plus achevés, chargés de sens et de mémoire. Plus modestement, l'aéroport s'apparente à un « *entre-lieu* » tel qu'il est théorisé par Laurier Turgeon (TURGEON, 1998). Contrairement au non-lieu, il s'agit d'un outil de « *contextualisation différentielle bien plus que d'homogénéisation convergente* » (BEDARD, 2002 : 62). L'« *entre-lieu* » est un tiers-espace, un espace interstitiel en phase de territorialisation : leur rôle identitaire

est encore « *embryonnaire* » alors que leur fonctionnalité est encore prégnante (*ibid.* : 62). En effet, l'analyse menée précédemment témoigne du fait que l'aéroport est territorialisé, dans la mesure où les marqueurs culturels sont projetés dans l'espace des terminaux devenant autant de vecteurs d'identité à l'origine d'une esquisse de différenciation spatialisée de cet objet transnational. Si la plateforme fait l'objet d'affect et de sentiment d'appartenance chez les employés ne faisant aucun doute de l'unicité pour ces derniers de l'aéroport, les passagers interrogés l'affirment modérément : pour 58.3 % des répondants tous les aéroports se ressemblent. À l'inverse, 32,1 % d'entre eux trouvent des particularités et des éléments de distinction à Paris-CDG. Toutefois, cette ressemblance liée à la transnationalité de l'outil s'efface au fur et à mesure de la pratique du lieu : plus le passager fréquente Paris-CDG, moins il le trouve ressemblant aux autres aéroports connus. Cette contingence ressort du tableau n° 25, la catégorie des néo-voyageurs aériens mise à part.

Tableau n° 25 : Tableau de contingence fréquence de vols / ressemblances des aéroports

	Moins d'une fois	4-6 fois	1-3 fois	Plus de 6 fois	Total
Sans opinion	25,0%		1,8%	2,9%	6,0%
Oui	33,3%	90,5%	67,3%	47,1%	59,7%
Non	33,3%	9,5%	30,9%	50,0%	32,8%
Ne sait pas	8,3%				1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Khi2=25,6 ddl=9 p=0,003

Ce tableau de contingence reflète la relation entre la variable de fréquence de fréquentation des aéroports et celle cherchant à évaluer la perception de ressemblances entre les aéroports. Cette relation semble s'articuler de la façon suivante : plus le voyageur fréquente les aéroports, moins il considère que les aéroports se ressemble. Cette contingence est significative dans la mesure où le test du Khi2, avec une marge d'erreur de 0,05 et un degré de liberté de 9, permet de rejeter l'hypothèse H0 selon laquelle les lignes et les colonnes de ce tableau de contingence seraient indépendantes. En effet, la valeur du Khi 2 testée (25,6) est bien supérieure à la valeur critique du Khi 2 (16,92). Il y a donc une association significative entre les deux variables. Dans cette relation, seule les voyageurs fréquentant très rarement les aéroports détonnent, répondant difficilement à la question de la ressemblance entre les aéroports (25 % sans opinion et 8,3 % ne sachant pas répondre à la question) et ne parvenant pas à faire ressortir une tendance nette (ils sont autant à considérer que tous les aéroports se ressemblent que de penser l'inverse, soit 33.3%). Cette hésitation peut être mise sur le compte d'une méconnaissance du monde aéroportuaire.

Au regard des démonstrations précédemment réalisées, l'aéroport de Paris-CDG articule progressivement le sens du lieu et le sentiment d'appartenance de ses usagers, et produit à la fois de l'identité individuelle et de l'identité collective, témoins d'une territorialisation en marche. Ces processus entraînent une mutation de l'outil en « *entre-lieu* », préfiguration du lieu dans nos sociétés mobiles. Si la citadinité s'exprime en premier lieu par un processus de territorialisation, validé dans l'espace

aéroportuaire de Paris-CDG, la question est maintenant de savoir si cette territorialité est citadine, c'est-à-dire si les pratiques et représentations des usagers présentent des caractères et des référents citadins.

II. De la citadinité contrariée…

Selon Michel Lussault, la citadinité est « *une relation dynamique entre un acteur individuel (individuel au premier chef mais aussi collectif) et l'objet urbain* […]. *La citadinité constitue un ensemble – très complexe et évolutif – de représentations nourrissant des pratiques spatiales, celles-ci en retour, par réflexivité, contribuant à modifier celles-là* » (LUSSAULT, 2003). L'évaluation de la citadinité aéroportuaire doit se structurer autour de l'observation des pratiques et de la lecture des représentations des opérateurs spatiaux. Capter les représentations que les usagers se font de la ville et de l'aéroport a nécessité des stratégies discursives et l'élaboration d'une maïeutique efficace. L'observation et la compréhension des pratiques des usagers, autrement dit les spatialités qui s'exercent au sein de l'espace aéroportuaire, permettent d'appréhender la citadinité en acte. Je m'appuie sur l'approche dialectique de la spatialité de Michel Lussault, qui suppose que l'espace induit des pratiques autant que les pratiques modifient l'espace : « *L'espace déjà-là (…) antérieur à une action ou une série d'actions spatiales d'un opérateur, constitue un matériau possible pour une nouvelle occurrence de la spatialité. Symétriquement, chaque action, qui procède de la spatialité est productrice d'espace (sous la forme d'un agencement nouveau), qui s'inscrit et enrichit une configuration spatiale préexistante, accroît en quelque sorte la quantité d'espace présente dans une société donnée* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 867). Autrement dit, l'urbanité matérielle fabriquée de l'espace aéroportuaire induirait une *praxis* citadine de la part du voyageur, cette *praxis* renforçant alors, par revers ou réflexivité, le caractère urbain de Paris-CDG.

A. Représentations et citadinité interrogée(s) : analyse discursive

Premiers pans de la relation dynamique entre l'opérateur et l'objet urbain, les représentations nourrissent la citadinité. Dans l'objectif de capter les idéologies spatiales[243], nourrissant le capital spatial des individus, l'analyse discursive des usagers présente un double intérêt : capter les idéologies urbaines, mais aussi les

[243] Les idéologies spatiales sont comprises comme un « *système d'idées, de jugements et de valeurs, possédant des capacités organisatrices d'un groupe humain et des pratiques de ses membres* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 481).

idéologies aéroportuaires, ces deux entrées permettant de saisir les perceptions et représentations des usagers interrogés quant à l'espace de leurs pratiques. Or, il ressort des enquêtes menées auprès des passagers et des employés de Paris-CDG que ces deux catégories d'idéologies spatiales, référant à la ville pour l'une et à une infrastructure de transport pour l'autre, se brouillent. Les réflexions et remarques relevées au détour des entretiens et questionnaires empruntent le vocabulaire de la ville, voire affirment le caractère urbain de l'espace aéroportuaire.

1. De l'hésitation, à l'origine de distinctions entre usagers…

Au moment de l'élaboration de mes questionnaires et entretiens à destination des employés et passagers de Paris-CDG, j'avais pour objectif de saisir le lien qu'il faisait entre l'aéroport et la ville. Le questionnement sur le caractère urbain de l'aéroport a volontairement été placé en fin de questionnaire afin de ne pas influencer auparavant l'interviewé dans ses réponses sur les caractéristiques de l'infrastructure ni dans le récit de ses pratiques[244] : je pris soin de ne pas prononcer le terme de « ville » avant la question 30 du questionnaire passager et la question 38 de celui des employés. Après les avoir interrogés sur les caractères de l'espace urbain, afin d'armer leur réflexion et éviter les réponses trop spontanées, je leur demandais de comparer l'aéroport à l'objet ville. L'analyse des résultats révèle une différence profonde entre passagers et employés : alors que les premiers sont très mitigés sur l'évidence du caractère urbain de l'infrastructure, une large majorité des seconds affirment l'urbanité de la plateforme aéroportuaire (Tableau n° 26 et n° 27). Cet écart de représentation est certainement à mettre sur le compte d'une pratique profondément différente de l'aéroport : les passagers en sont des usagers éphémères et utilitaristes, exploitant en premier lieu la fonctionnalité aérienne de l'infrastructure et bien plus secondairement ses services annexes ; alors que les employés l'érigent en territoire du quotidien et semblent y appliquer leur grille de représentations et pratiques urbaines.

[244] Question 39 du questionnaire « employés » et question 31 du questionnaire passager.

Tableau n° 26 et n° 27 : L'aéroport ressemble-t-il à une ville ?

Passagers

Réponses	Effectifs	%
Non réponse	2	1,5%
Non	72	52,6%
Oui	63	46,0%
Total	137	

Employés

Réponses	Effectifs	%
Non	6	24%
Oui	19	76%
Total	25	

Toutefois, s'ils n'accordent pas le statut de ville à l'aéroport, les passagers semblent ressentir l'hybridation de cet espace, puisqu'ils ne se résolvent pas à en faire une simple infrastructure de transport à l'instar des gares. En effet, après les avoir interrogés sur le caractère urbain de l'aéroport, son assimilation à une infrastructure de transport était évaluée, afin de tenter de percevoir si l'aéroport était associé davantage à du transport qu'à de la ville. Les résultats sont à nouveau mitigés.

Tableau n° 28 : La ressemblance entre une gare et un aéroport selon les passagers

Réponses	Effectifs	%
Non réponse	4	2,9%
Non	67	48,9%
Oui	66	48,2%
Total	137	

Si ceux qui ont validé la ressemblance ont invoqué la fonctionnalité de l'aéroport (tous deux sont des infrastructures de transport), l'absence de similitude (remarquée au sein de 67 réponses négatives) est justifiée par différents facteurs, notamment l'emprise spatiale et l'éloignement du centre de la ville. 10% de la sous-population a mentionné la présence de commerces et services en plus grand nombre : la diversité fonctionnelle, caractère très urbain, est donc mobilisée par certains d'entre eux pour différencier l'aéroport de la gare.

L'hybridité de la plateforme aéroportuaire (mi-ville, mi-infrastructure de transport) ressort donc du discours de ces candidats au voyage. Cette ambiguïté

ressort également dans les réponses à la question 29 du questionnaire-passagers[245] qui reposait sur une association d'images à l'espace aéroportuaire à partir de photographies présentées aux passagers (Planche photographique n° 51).

Le centre commercial est la photographie la plus souvent choisie par les enquêtés (photographie C). Pour justifier leur choix, ils évoquent la ressemblance du lieu : l'architecture de verre et d'acier, les vitrines de magasins, éclairages, panneaux publicitaires, foule, galerie marchande et boutiques, espace clos, etc. Ils font même référence aux escalators, alors qu'ils n'apparaissent pas sur la photographie. À travers ce choix, l'aéroport s'affirme comme un de ces lieux de l'urbanité contemporaine (sécurisés, standardisés, et coupés du monde extérieur), mais aussi comme un espace assurant la fonction mercantile de la ville. C'est donc une caractéristique toute urbaine qui émerge en priorité des perceptions des passagers. Ce n'est qu'en second lieu que l'aéroport endosse ses fonctions d'infrastructure de transport : 36 % des répondants ont opté pour la photo G. Deux raisons principales ont été invoquées pour justifier ce choix : les voies de l'autoroute ressembleraient aux pistes de décollage de l'aéroport (et cela malgré leur sinuosité) ; mais elles soulèvent aussi la question de l'accessibilité, souvent problématique et génératrice d'angoisse pour les passagers. La dimension infrastructurelle de l'aéroport ressurgit à travers le choix relativement fréquent de la photo A. Celle-ci, représentant l'esplanade de la gare de Bordeaux, repositionne l'aéroport comme plateforme multimodale. Sans être prédominantes, les photographies F et H font preuve d'une récurrence équivalente. En effet, celles-ci représentent deux réalités contradictoires de l'aéroport : le fonctionnel, le standardisé d'une part avec la station essence ; et l'interaction sociale, l'échange, l'identité, le patrimoine architectural d'autre part avec le centre-ville. S'il est intéressant de relever que l'atmosphère citadine est ressentie par les usagers de l'aéroport, il n'en est pas moins vrai qu'ils en perçoivent aussi la pure fonctionnalité et la froideur de l'infrastructure. Cette double récurrence est significative dans la mesure où elle révèle l'ambivalence de l'espace aéroportuaire.

[245] Question 29. Voici quelques photographies. Lesquelles d'entre elles peut-on associer avec un aéroport tel que Roissy ? Pourquoi ? (Extrait du questionnaire-passagers)

Planche photographique n° 51 : Photographies proposées aux passagers

A. La multimodalité (parvis de la gare de Bordeaux) – B. La convivialité et les services (terrasse de brasserie parisienne)

B. Le centre commercial et sa foule, ambiance fermée, artificielle et aseptisée – D. La banlieue pavillonnaire (figure de la périphérie urbaine et potentielles nuisances)

E. La situation agricole (Paris-CDG au milieu des champs) – F. L'interaction sociale, la foule, l'échange et les commerces d'un centre-ville (rue Ste Catherine à Bordeaux)

G. La fluidité du transport - H. La fonctionnalité de l'infrastructure (station-service Total)

2. … à l'évidence de la ville aéroportuaire

Si l'hésitation est particulièrement sensible chez les passagers, ne sachant pas dire si l'aéroport était une ville ou une simple infrastructure de transport, au détour de questions n'interrogeant pas directement la nature urbaine de l'aéroport, certains s'exclament pourtant : « *l'aéroport, c'est une ville !* ». À l'orée de notre entretien, le Pasteur de Paris-CDG manifeste un intérêt certain pour mon sujet de thèse, comme de nombreux autres employés avec lesquels j'ai pu discuter : « *Depuis que je suis là (deux ans, à peu près), j'ai le sentiment d'être dans une ville. Il y a énormément de monde, mais très peu d'habitants. C'est une ville étrange, avec des gens qui bougent.* » (Entretien du 4 mars 2015). De même, cet aide mécanicien de 42 ans, travaillant pour la société TCR France[246], qui lorsque je lui demande s'il aime travailler à l'aéroport[247], répond par l'affirmative en disant : « *c'est une autre ambiance, c'est une ville dans la ville* » ; ou encore cette jeune femme agent de transit d'une vingtaine d'années, chez EPSP[248], qui pense avoir quelque chose de commun avec les autres employés de l'aéroport : « *Oui, on travaille sur "la même entreprise", l'aéroport c'est une grande ville* »[249]. D'autres sont encore plus révélateurs de cette analogie entre l'aéroport et la ville dans l'esprit des employés : lorsque je leur demande de définir l'objet ville (question 39 : Si l'on vous demande de décrire à quelqu'un qui n'a jamais vu une ville, ce qu'est une ville, que lui diriez-vous ?), ceux-ci vont parfois jusqu'à mobiliser exclusivement leur expérience de l'espace aéroportuaire. C'est ainsi le cas de ce cargo-manager d'une quarantaine d'années[250] : « *je lui parlerais de mon exemple ici, comment on se déplace, comment on est gouverné, comment on est payé* ». Un chauffeur de car assurant la liaison entre terminaux[251] assure qu'il s'agit d'« *un endroit comme l'aéroport* ». Trois dimensions essentielles de l'habiter en ville émergent de son affirmation : le déplacement, l'économie et le gouvernement.

L'analogie entre la ville et l'aéroport semble donc se dessiner, avec plus ou moins d'intensité selon les usagers et leur rapport à l'espace aéroportuaire (temporalités de l'éphémère/temporalités du quotidien). L'évaluation de leur imaginaire de l'objet ville paraît alors nécessaire afin de saisir le caractère urbain de l'aéroport.

3. Idéologies urbaines des usagers de l'aéroport

Si l'aéroport s'apparente à une ville, il est nécessaire de saisir les idéologies spatiales inhérentes à celle-ci afin de comprendre quel capital spatial les usagers

[246] Entreprise spécialisée dans la location de matériel de servitude aéroportuaire GSE.
[247] Questionnaire 27 - Question 20
[248] Entreprise de fret aérien et maritime
[249] Questionnaire 38 – Question 37
[250] Questionnaire 41
[251] Questionnaire 32

mobilisent lors de leur fréquentation de Paris-CDG pour guider leurs pratiques (qui, après les représentations, révèlent la citadinité).

a. Passagers et employés : deux imaginaires urbains distincts

Les employés et les passagers n'ont pas tout à fait la même conception de la ville[252]. Ainsi, j'ai demandé à 25 employés de définir l'objet ville[253]. La définition qui en ressort est majoritairement fonctionnelle et matérielle (les trois occurrences les plus fréquentes sont la présence d'un bâti distinct, de commerces et restaurants et la densité humaine). Pour les passagers, la densité et les fonctions se retrouvent encore une fois dans le trio de tête des réponses, les habitants font irruption bien plus rapidement que dans le discours des employés (troisième contre neuvième occurrence). L'émergence des habitants dévoile une propension plus grande des passagers de prendre en considération la dimension vécue de la ville pour définir l'objet. Le reste des résultats confirme cette tendance : les passagers font très rapidement référence à une ambiance urbaine (cinquième occurrence), ce qui n'apparaît nullement dans le discours des employés. La dimension historique et culturelle est également bien plus présente chez les passagers que chez les employés (sixième et douzième occurrences chez les passagers ; dixième occurrence chez les employés). Je suppose que cette différence relève de la condition d'employé et la condition de passager qui influencent la représentation de la ville à l'instant où la question est posée : le passager s'envolant vers de nouveaux horizons (bien souvent une ville d'ailleurs) projette les attentes qu'il nourrit vis-à-vis de sa destination ; alors que l'employé est rattrapé par la force du quotidien et « pense utile ».

b. Des similitudes : une ville compacte et mouvante

Toutefois, plusieurs caractères de l'espace urbain sont finalement communs aux discours des principaux usagers de la plateforme. La ville de l'usager est un espace immense Un agent d'exploitation de fret aérien l'exprime ainsi lorsque je lui demande pourquoi selon lui l'aéroport serait une ville : « *c'est immense, y a tout quand même, le RER, des bus qui font sans arrêt la navette, des rues interminables. Je connais même pas tout moi, là je dois aller route des anniversaires je sais même pas où c'est. Il y a plein de rues : l'avenue du bois de la pie, rue de la belle borne, rue des voyelles* »[254]. Le discours est le même pour ce responsable de bureau : « *C'est même une très grande ville: il se déploie sur 4 départements, faut vraiment connaître l'aéroport pour ne pas se perdre. Sa superficie surtout fait que c'est une ville.* »[255].

---

[252] Question 30 du questionnaire passagers et 39 du questionnaire employés. Question ouverte à réponses multiples.
[253] J'ai ajouté cette question dans la version 2 du questionnaire. Par conséquent, 25 employés sur 42 ont été soumis à cette question.
[254] Questionnaire-entretien n°25 – 06/09/2011
[255] Questionnaire-entretien n°29 – 06/09/2011

La ville est aussi un lieu de diversité (« *on y trouve tout* », quatorzième occurrence dans le discours des passagers). Cette concentration s'exprime en termes de densité (population), de compacité (bâti), d'activités économiques (commerces, services, bureaux, etc.), et de multiplicité des moyens de communication et de transport (*« C'est une ville où les moyens de transport seraient super développés. »* Officier-Pilote de ligne, questionnaire-entretien n°23 – 06/09/2011). Le discours des usagers de l'aéroport coïncide alors avec la définition de l'urbanité proposée par Michel Lussault et centrée sur la dialectique densité/diversité (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 966). Au-delà de cette concentration et cette diversité, une attention particulière est portée à l'interaction sociale et au mouvement (cinquième occurrence pour les employés et huitième pour les passagers). Pour nombre d'entre eux, l'approche de l'espace urbain est péjorative, symbolisée par les termes de « bruit » et de « pollution », deux termes souvent associés à l'aéroport.

Les opérateurs perçoivent donc l'hybridité de cet espace en mutation qu'est l'espace aéroportuaire, du transport à l'urbain. Ils mobilisent certaines représentations citadines empruntes de densité, de fonctionnalité et de mouvement, qui semblent pouvoir guider leurs pratiques de l'objet aéroport.

B. Des pratiques citadines à l'épreuve de l'espace aéroportuaire

En écho de Michel Lussault parlant de citadinité, les pratiques, les usages, les compétences et les performances des citadins fondent leur citadinité et l'urbanité des lieux qu'ils fabriquent (LAMINE, 2009 : 56). Capter les spatialités des opérateurs aéroportuaires permettrait donc de valider le caractère urbain de Paris-CDG. Une multitude d'indices permettraient de saisir leurs spatialités potentiellement citadines : « *L'espace procède de la spatialité tout en l'autorisant, et on doit donc le saisir du point de vue d'acteurs qui l'agencent, s'y déplacent, y agissent et interagissent (avec d'autres actants), y disputent, s'affrontent, y festoient, y jouissent, y pâtissent ou souffrent, y rient, pleurent, vivent et meurent, etc.* » (LEVY, LUSSAULT, 2003 : 867).

1. La socialité du citadin ?

Pour Jacques Lévy, la ville est « *une situation spatiale caractérisée par la concentration d'une société dans un lieu (d = 0) en sorte de maximiser la densité et la diversité des interactions sociales* » (LEVY, 1999 : 199). Elle passe du « simple » territoire, au sein duquel les interactions produisent de l'identité collective, au territoire dit urbain par le biais d'une maximalisation des interactions sociales par une minimisation de la distance (LAMINE, 2009 : 59).

L'aéroport semble favoriser les interactions sociales, et cela participe à lui conférer le statut de territoire (première partie). Leur densité, leur diversité et leur modalités semblent amplifier des pratiques très citadines : les particularités du lieu intensifient les contacts entre le Même et l'Autre.

a. La chorégraphie urbaine accentuée par la scène aéroportuaire

L'aéroport est un espace public urbain, et à ce titre, « *une scène sur laquelle apparaissent et se déplacent des acteurs caractérisés par leur habillement, leurs habitudes (…). Ces acteurs entrent en interactions les uns par rapport aux autres en utilisant des codes de politesse, des manières de se déplacer qui balisent la rencontre publique (…)* » (CALAS, 2002 : 57). La chorégraphie urbaine se retrouve avec plus d'acuité encore sur la scène aéroportuaire. Le vêtement est un instrument de disctinction des groupes sociaux évoluant sur la plateforme. Une typologie vestimentaire peut facilement être esquissée, avec une gradation de la complexité de la tenue selon le contact avec le passager. On peut tout d'abord distinguer les opérateurs dotés d'un marqueur vestimentaire (les employés pour la plupart) de ceux qui n'en ont aucun d'un point de vue institutionnel (c'est-à-dire les voyageurs). La très grande majorité des employés endosse une tenue de travail (81 %), allant du simple kit de sécurité et de sûreté (gilet fluorescent accompagné du badge autour du cou) pour les techniciens et manutentionnaires, à l'uniforme complet du personnel navigant commercial (hôtesses et *stewards*) en contact direct avec les passagers. L'uniforme plus élaboré du personnel navigant technique (commandant de bord et copilote) matérialise leur distinction sociale par le port d'une casquette, héritage de l'uniforme militaire. Cet uniforme se présente comme un costume de scène et reflète l'image de la compagnie. Ainsi, au cours de son histoire, l'uniforme d'Air France a été dessiné par de grands couturiers, à l'image de Nina Ricci, de Balenciaga ou encore dernièrement par Christian Lacroix. Le souci du détail est poussé : le personnel navigant de la compagnie est prié de porter la ceinture.

Figure n° 28 : Extraits du livret Le nouvel uniforme Christian Lacroix – Air France produit et diffusé à son personnel par la compagnie

> « *Toute personne portant l'uniforme reçoit un petit manuel, véritable bible du « savoir porter », appelé « Règles de Port ». Le cadre du port du vêtement y est consigné. Ainsi, par exemple, la ceinture est toujours obligatoire, pour les femmes comme pour les hommes : cet accessoire, à porter sur jupe et pantalon finit joliment une silhouette et la rend nette et soignée. A ces règles s'ajoutent celles concernant la coiffure et le maquillage, pour que les personnels Air France soient soignés en toutes circonstances : la coiffure pour les femmes doit être extrêmement nette, classique et toujours soignée. Les accessoires doivent être discrets et uniquement de couleur marine. Le maquillage est obligatoire sans être exagéré. Les bijoux discrets, classiques et élégants, en nombre limité. Les ongles doivent être entretenus et vernis. Pour les hommes, il convient d'être rasé de près, barbes et moustaches doivent être courtes, taillées et soignées. Les cheveux naturels sont coiffés courts*. » (Fiche 19)

Si les uniformes Air France sont censés refléter le chic parisien, toutes les compagnies aériennes font le choix de tenues teintées de culture locale rendant leur personnel immédiatement identifiables dans les terminaux (l'uniforme d'Emirates est un de ceux qui attire particulièrement l'attention : dans les terminaux, nombreux sont les passagers à se retourner au passage d'un groupe d'hôtesse de cette compagnie). Le personnel d'Aéroports de Paris est également assujetti à l'uniforme.

L'uniforme a valeur fondamentale dans l'aéroport dans la mesure où ils informent sur le type d'interactions que les opérateurs peuvent avoir entre eux. Le vêtement prend des allures de codes de reconnaissance, définissant le champs et les modalités des contacts possibles. Ainsi, spontanément, les passagers savent à quel personnel s'adresser pour avoir le renseignement nécessaire concernant son vol ou son cheminement dans l'aéroport. Les employés peuvent immédiatement identifier le personnel de leur entreprise, et par extension de l'ensemble de l'aéroport, grâce au port systématique du badge et du gilet floqué du nom de l'entreprise (la totalité des employés interrogés arborrait un badge : 71,4 % des employés affirment utiliser le badge comme outil de reconnaissance intersalariés ; 42,9 % font référence à la tenue vestimentaire globalement ; le gilet jaune et l'uniforme ont plus précisément été désignés par 21,4 % des interrogés (Tableau n° 29). Le vêtement expose, il distingue et il identifie. Il vient compléter des outils de reconnaissance plus diffus et plus marginaux, telle que l'aisance de l'individu dans les terminaux, l'absence de valise, etc.

Tableau n° 29 : Les signes et codes de reconnaissance entre employés

	Effectifs	Fréquence
badge	30	71,4%
Tenue	18	42,9%
gilet jaune	9	21,4%
Uniforme	9	21,4%
Connaissances	6	14,3%
Aisance dans l'aéroport / Absence de valises	2	4,8%
Autre	2	4,8%
Total / répondants	42	

Interrogés: 42 / Répondants: 42 / Réponses: 76

Pourcentages calculés sur la base des répondants – Réponses recodée comme question à réponses multiples, les pourcentages correspondent au nombre d'occurrences.

Le vêtement détermine et affiche alors les codes d'interaction sociale à adopter par les opérateurs, tel un costume sur une scène de théâtre permettant l'identification aisée du personnage. Lorsque l'ensemble des codes confirme à l'employé qu'il croise un autre employé de la plateforme, même s'il ne le connaît pas personnellement, il le salue, parce que le vêtement leur rappelle qu'ils oeuvrent dans la même machinerie aéroportuaire. Lorsqu'il croise un commandant de bord en uniforme, un respect s'instaure, celui-ci ayant toujours le dernier mot sur le tarmac. Lorsque les gendarmes le contrôle, il présente ses papiers d'identité et son badge. Le rapport aux forces de sécurité et de sûreté est d'ailleurs révélateur des distinctions sociales : si le commandant de bord peut se permettre d'exprimer son mécontentement (« *J'ai beaucoup de soucis avec le filtre. Le filtrage, c'est tous les jours, voire deux fois par jour. C'est long, c'est pénible, c'est une perte de temps. Alors que tout ça, c'est du carnaval. Je n'arrête pas de leur dire* (aux agents de sûreté) *et je râle en permanence. Mais ils n'y peuvent rien les pauvres* ». Questionnaire-entretien n°6), le manutentionnaire intérimaire sait qu'il doit éviter le pas de travers, afin d'éviter des conséquences professionnelles et/ou pécuniaires désastreuses (« *Si t'as pas le badge t'es un intru. Sur les pistes il faut un gilet (t'as une amende de 135 euros sinon). Sur les pistes, il faut faire attention à ne pas toucher les avions, si on touche, la gendarmerie du trafic aérien vient.* » ; questionnaire-entretien n°4).

Que ce soit celui du gendarme ou celui du commandant de bord, le rapport à l'autorité de l'uniforme est fondamental pour comprendre les interactions sociales sur la plateforme. A la vue de l'uniforme, les « rampants », tels qu'ils sont appelés, limitent leur contact à la simple relation professionnelle, à l'image de ce bagagiste, travaillant en permanence au contact de l'avion et du personnel navigant technique et commercial, et qui pourtant affirme n' « *avoir strictement aucune relation avec les navigants* » (questionnaire-entretien n°12). La proximité spatiale est donc annihilée par le port de l'uniforme, introduisant une distance sociale, parfois infranchissable.

La hiérarchie par le vêtement ou l'accessoire s'observe également parmi les passagers, caricaturée par la distinction qui s'opère entre le costume de l'homme d'affaire et son *suitcase* à roulettes, uniquement sur les court-courriers *vs* le jogging de l'apprenti voyageur.

Dans l'aéroport, la différenciation par le vêtement est particulièrement instrumentalisée, combinaison de pratiques urbaines, selon lesquelles l'apparence est synonyme de distinction sociale, et de pratiques élitistes héritées de l'histoire du transport aérien.

b. Diversité culturelle : *salad bowl* ou *melting pot* ?

Une des pratiques citadines invoquées par les usagers aéroportuaires concerne la rencontre, l'interaction sociale, maximisée par la diversité culturelle et sociale de la ville. La co-présence et la création de lien social nourrissent l'identité du citadin. L'aéroport se pare d'un caractère très citadin en réunissant dans un même lieu d'innombrables origines, cultures et nationalités, autant chez les passagers que chez les employés. Il devient un emblème contemporain du cosmopolitisme et s'illustre alors comme un condensateur d'urbanité. Les questionnaires et entretiens menés auprès des principaux usagers de la plateforme reflètent cette diversité sociale et culturelle. Ainsi, l'idée ressort régulièrement des dialogues avec les employés (un chauffeur-livreur de fret aérien considère ainsi qu'il y a « *pas mal de touristes sur l'aéroport, on entend parler plein de langues, ça doit être très différent sur une zone industrielle.* » (Questionnaire-entretien n°20 – 06/09/2011). Lorsque j'interroge les employés sur une possible particularité à travailler dans une entreprise de l'aéroport, une des principales raisons évoquées, en dehors des horaires qui les affectent très personnellement au quotidien, est l'interaction sociale et la diversité culturelle, qu'ils jugent bien plus développées que dans une entreprise (Tableau e.).

L'internationalité de la société aéroportuaire est rendue évidente par la fréquentation de passagers en provenance et à destination du monde entier[256]. Cette diversité culturelle et linguistique se retrouve au sein de la population des employés. Si la majorité des employés interrogés est de nationalité française, 8 sont de nationalité étrangère, très fréquemment d'Afrique du Nord.

[256] Toutefois, la diversité des origines ne ressort pas suffisamment des questionnaires soumis aux passagers, dans la mesure où, par convenance linguistique, je me suis entretenue avec des passagers majoritairement d'origine française.

Tableau n° 30 : Nationalité des employés

Réponses	Effectifs	%
Algérienne	3	7,1%
Allemande	1	2,4%
Française	34	81,0%
Marocaine	1	2,4%
Portugaise	1	2,4%
Togolaise	1	2,4%
Tunisienne	1	2,4%
Total	42	

Toutefois, si l'internationalité semble peu discutable, parler de cosmopolitisme ne paraît pas adapté à la société aéroportuaire. En effet, les interactions sociales ne s'opèrent pas réellement sur le mode du cosmopolitisme, qui supposerait que le voyageur abandonne les référents identitaires associés à sa nationalité et son origine pour adopter des référents universels, communs à l'ensemble des passagers. Il est vrai que ceux-ci partagent une expérience commune, liée à leur progression spatiale dans le terminal, et adoptent les mêmes « *codes de procédure spatiale* » (LUSSAULT, 2009). Nonobstant, les voyageurs demeurent inextricablement liés à leur nationalité et à leurs origines dans l'espace aéroportuaire : sans passeport, aucun voyage n'est possible. Alors qu'ils déclinent leur identité et leur destination au guichet d'enregistrement, ils sont orientés en direction des salles d'embarquement d'où partira leur vol, réunissant tous les passagers ayant souvent la même origine ou la même destination. Cette segmentation spatiale des origines, des cultures, des nationalités, est visible à travers la tenue vestimentaire du passager et parfois du personnel de la compagnie, les livres lus pour combler l'attente, et elle est aussi audible par la langue employée dans les aérogares. À l'intérieur du terminal, les relations de proximité du passager relève davantage de la fréquentation du Même que de la rencontre avec l'Autre. Autrement dit, la diversité culturelle et sociale s'opère davantage sur le mode du *salad bowl* que sur celui du *melting pot*. Les passagers voyagent ensemble mais séparément.

Planche photographique n° 52 : La diversité culturelle à l'épreuve de la segmentation spatiale des passagers

La file d'attente pour l'embarquement d'un vol Egypt Air à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol

Cliché : L. Drevet-Démettre, juillet 2010

À cette diversité culturelle s'ajoute une diversité sociale particulièrement sensible sur la plateforme aéroportuaire, aussi bien chez les passagers que chez les employés. Les voyageurs de classe affaire et de première classe « côtoient » ponctuellement les passagers de la classe économique, tandis que les pilotes de ligne croisent les aides chauffeurs-livreurs ou le personnel d'entretien de la plateforme. Les deux premiers questionnaires-entretiens à destination des employés que j'ai pu soumettre me l'ont immédiatement fait ressentir : un commandant de bord succède à un homme d'entretien marocain, analphabète[257] (questionnaires-entretiens n°1 et 2). Cette diversité sociale est fortement imprégnée de hiérarchisation, inscrite dans l'espace du terminal par l'instrumentalisation de la distance.

c. Hiérarchie sociale et instrumentalisation de la distance

Pour Jacques Lévy, la ville produit une concentration de société dans un lieu, conditionnée par la disparition de la distance (LEVY, 1999 : 199). Toutefois, « *cette minimisation ne peut pas être menée jusqu'au bout sans créer de frictions génératrices de menaces et de conflits* » (LAMINE, 2009 : 59). La distance ne peut donc pas être réduite

[257] Questionnaire-entretien n°1 - Note personnelle : un Marocain qui travaille ici depuis 30 ans, qui ne sait pas lire et comprend difficilement le français et ne s'exprime pas très bien. Il est venu prendre rendez-vous sans être convoqué ni envoyé par son employeur car il a des problèmes de santé. Une note de désespoir, une certaine tristesse se font sentir… (07/07/2011)

à néant dans l'espace urbain. Au contraire, dans les villes contemporaines, elle est de plus en plus instrumentalisée pour maintenir à distance les groupes sociaux. La citadinité peut alors se comprendre également par l'apprentissage et l'application du respect de modes de régulation de la distance lors des interactions sociales (*ibid.*). Dans les terminaux, l'instrumentalisation de la distance est associée à une profonde hiérarchisation de la société aéroportuaire, inscrite dans l'espace et perceptible dans les discours.

Celle-ci s'exprime discursivement par une logique de distinction qui fait consensus, que ce soit parmi les passagers ou parmi les employés. J'ai ainsi pu croiser une femme de ménage en admiration devant le personnel navigant (« *Les hôtesses me font rêver, elles sont belles et bien habillées. C'est pas comme nous, personne nous regarde. J'aimerais pouvoir devenir hôtesse un jour et parler avec le pilote.* » - questionnaire-entretien n°5 – 07/07/2011) et un commandant de bord appréciant le respect que les autres personnels lui accordent : « *J'aime bien le côté hiérarchique de l'aéroport, savoir qui est le chef avion ou pas, qui met les bagages. Mais il n'y a pas de barrière pour autant. J'aime le respect que me manifestent les autres employés et même les passagers, rien que lorsque je traverse le terminal pour aller à l'avion.* » (questionnaire-entretien n°6-07/07/2011). La question a été directement posée aux employés : 64 % d'entre eux affirment faire une distinction entre différents types d'employés. Les motifs de distinction révèlent une société profondément hiérarchisée : près de 50% des personnes ayant réussi à formuler clairement un motif (les non-réponses sont exclues de ce calcul) évoquent une distinction entre le personnel navigant et le personnel au sol, comme si l'élévation physique qu'est l'envol insufflait une élévation sociale. La noblesse des navigants ressort du discours des « rampants », ceux qui restent au sol.

Une autre hiérarchie se dessine à travers le contact ou l'absence de contact avec les passagers, dont la visibilité passe souvent par le port de l'uniforme. Dans les discours des employés, une différenciation fondamentale apparaît entre les « rampants », appelés aussi « pistards », et les « volants ». Une autre hiérarchie apparaît à travers l'appartenance à une des grandes entreprises animant la plateforme aéroportuaire : les employés d'Aéroports de Paris et d'Air France sont bien souvent perçus comme étant des privilégiés par les personnels des entreprises sous-traitantes, qui les accusent d'ailleurs d'une attitude pour le moins hautaine. Les hôtesses de l'air d'Air France sont reconnues par leur uniforme en situation de travail, mais également en civil, comme en témoigne ce pilote: « *Je reconnais les hôtesses en civile par l'attitude et les hôtesses d'Air France par leur sac à main : elles ont toutes le même sac à main* » (Questionnaire-entretien n°30 – Pilote de ligne)

Il s'agit des principales fractures sociales évoquées par les passagers, toutefois, il en existe de nombreuses autres. La hiérarchisation de la société aéroportuaire est complexe et présente à tous les échelons (Encart n° 18) : le commandant de bord se

distingue du mécanicien ou du personnel d'entretien, le personnel d'Aéroports de Paris et d'Air France ne se mêle pas au personnel des entreprises sous-traitantes, l'aide chauffeur-livreur n'a pas le droit de toucher l'avion contrairement au chauffeur-livreur, le magasinier-cariste n'a pas le droit de toucher aux bagages contrairement au bagagiste, etc., tout étant une question de norme. De multiples groupes structurent la micro-société aéroportuaire.

Encart n° 17 : Une société aéroportuaire hiérarchisée - Extraits d'entretiens avec les employés

- Technicien de maintenance, qui dépanne les tapis roulants de bagages : « *Il y a nous et ceux qui travaillent en costard ; ceux qui travaillent dans les hangars en dessous et ceux qui travaillent avec les passagers. Nous on est en bleu, on voit pas le jour de la journée. Ceux qui travaillent chez Air France et ADP ont plein d'avantages qu'on n'a pas* » (n°9).

- Bagagiste qui fait la différence entre ceux qui restent au sol et le personnel navigant, « *ils sont bizarres* », « *on ne parle pas trop avec eux. C'est un autre monde* » (n°10).

- Magasinier-cariste : « *j'arrive avec une fourmi sur la piste, je vois ceux qui touchent les bagages, mais moi j'ai pas le droit. Et le personnel navigant, ce n'est pas le même monde. Je fais que passer à côté* » (n°14).

- Agent d'exploitation au fret aérien : « *On est différents des hôtesses et des agents d'escale. La zone de fret et les terminaux, c'est pas le même monde. Je trouve que dans les terminaux, les gens sont bien plus hautain*s » (n°25).

- Hôtesse de l'air : « *On est tous différents. Les gens qui sont au filtre, les personnels au sol d'AF, nous les navigants, les personnes qui travaillent dans les boutiques, personnes qui représentent les autres compagnies. Mais tout est lié, on travaille tous ensemble, on a tous besoin les uns des autres* » (n°26).

- Aide-mécanicien : « *Quand je vois un costume cravate, je me dis qu'il ne doit pas se salir les mains. On n'a pas de relations avec le personnel navigant, on n'a pas affaire à eux. Mais les gendarmes c'est pareil que nous. (…) Les contrôles, c'est un peu compliqué, d'autant plus que les agents de sureté se croient gendarmes et supérieurs alors que non!* » (n°27).

- Chauffeur du personnel navigant : « *Quand vous arrivez avec les personnels navigants, c'est pas donné à tout le monde, c'est un privilège. Quand on veut travailler à l'aéroport, on nous propose généralement que de la manutention, fret, donc mon métier c'est un privilège. Le personnel navigant discute avec nous. C'est très difficile en hiver la manutention. (…) On est tous pareil, le personnel navigant discute beaucoup avec nous, on boit des verres avec eux. Ce sont des gens comme nous. Il suffit de les rencontrer. Juste au boulot, certains sont BCBG mais pas tous. Certaines hôtesses*

se la racontent un peu » (n°28).

- Commandant de bord : « *il y a une distinction à faire entre les gens du service, ceux qui ont des compétences et ceux qui n'apportent rien, juste une présence. Il y a deux types de populations: ceux qui sont liés à l'exploitation (carburant, bus, catering), et ceux qui gèrent les services annexes (PIF, relais H, restaurateur). Il y a deux métiers à l'aéroport (exploitation, service)* » (n°36).

- Chef d'atelier : « *Avec les gens d'AF, tout leur est dû. Ils n'ont pas la même mentalité* » (n°37).

- Hôtesse de l'air : « *Il y a une distinction entre les employés d'Air France et les autres (les pistards), il y a deux mondes différents de par leur attitude. Air France, c'est très guindé, alors que dans les pistards, il y a un peu de tout* » (n°39).

Cette profonde hiérarchisation de la société aéroportuaire a ses traductions spatiales, rappelant les dynamiques de ségrégation et de fragmentation, lisibles dans la ville contemporaine (chapitre 9).

d. Anonymat

Bien qu'il hiérarchise et sépare, l'aéroport permet les interactions sociales. Toutefois, il entretient l'ambiguïté de la citadinité, proposant le contact et l'échange tout en garantissant l'anonymat. En effet, dans les grandes villes, la densité de population permet l'individualisme. La citadinité est donc autant teintée d'anonymat que d'interactions. Plusieurs questionnaires-entretiens évoquent cette ambiguïté, à l'image de ce bagagiste qui partage des cafés avec ses collègues en dehors des heures de travail : « *ça fait plus de 10 ans qu'on se fréquente, c'est la famille, ou presque. D'un autre côté, on est très nombreux, donc on ne connaît pas tout le monde, loin de là !* ». Le Pasteur de l'aumônerie de Paris-CDG adopte un discours très similaire :

> « Depuis que je suis là, j'ai le sentiment d'être dans une ville. La grosse différence, non, ce n'est pas une différence mais une particularité. La particularité de cette ville, c'est qu'on sait jamais sur qui on va tomber. Car ça bouge tout le temps, le personnel tourne tout le temps. Je peux passer plusieurs mois à passer au même endroit et ne pas croiser pendant plusieurs mois la même personne. Par exemple, au PCI du terminal 1, cela fait deux mois et demi que j'y passe, depuis Noël, je n'ai pas revu le copain qui y travaille. Les équipiers changent tout le temps. » Entretien avec le Pasteur de Paris-CDG-03 mars 2015.

Ce paradoxe de l'espace, semblant favoriser l'interaction sociale tout en garantissant l'anonymat, est garant de citadinité.

C. Fréquenter les commerces et les services : les automatismes du citadin ou du voyageur ?

La première remarque des usagers lorsqu'il leur est demandé de proposer une définition de la ville consiste à faire référence à son offre commerciale et de services (« *Il y a tout en ville* »). Effectivement, les usagers retrouvent des repères et automatismes urbains dans l'espace aéroportuaire, se manifestant par la fréquentation des commerces et services nombreux et diversifiés.

1. Les pratiques mercantiles

Comme nous l'avons signalé à plusieurs reprises, la diversification fonctionnelle amorcée depuis plusieurs années par Aéroports de Paris mène à la présence d'une large palette de commerces et de services caractéristiques de la ville à l'intérieur mais également, depuis l'ouverture du centre commercial Aéroville, à l'extérieur des terminaux. Ce dernier évènement spatial a pour effet d'intensifier la diversification de la population aéroportuaire avec l'irruption des riverains exploitant les commodités aéroportuaires[258].

L'observation des pratiques des usagers que sont les passagers et les employés amène à une première constatation : la marchandisation de l'espace aéroportuaire semble fonctionner, les principaux usagers reconnaissant que la consommation est une de leurs principales activités lorsqu'ils fréquentent les terminaux. Faire du *shopping* est la deuxième activité mentionnée par les passagers pour occuper le temps d'attente (question 15) après la lecture, et est rapidement suivie par la restauration (55,4% des répondants affirment faire du *shopping*, 44,6% reconnaissent fréquenter les restaurants, cafés et *fast food*).

[258] Le centre commercial Aéroville étant encore en construction durant mes terrains, mes enquêtes ne portent pas sur les pratiques commerciales des riverains sur la zone aéroportuaire.

Tableau n° 31 : Occupation temps d'attente

	Effectifs	Fréquence
Lecture	51	68,9%
Shopping	41	55,4%
Restauration	33	44,6%
Écouter de la musique	9	12,2%
Autre	8	10,8%
Détente	7	9,5%
Travail	5	6,8%
Moments passés en famille	4	5,4%
Fumer	1	1,4%
Total / répondants	74	

- Interrogés: 76 / Répondants: 74 / Réponses: 159
- Pourcentages calculés sur la base des répondants

Ces achats sont motivés par l'ennui que le passager éprouve dans les terminaux, et la volonté d'occuper ce temps d'attente bien souvent interminable (40,9% des répondants évoquent cette raison, juste après les prix attractifs du *duty free*. Tout comme le passage, l'attente est une épreuve spatiale. Seulement deux passagers évoquent profiter de la diversité de l'offre dans les terminaux. A Paris-CDG, les voyageurs sont donc plus volontiers des « *mood shoppers* », poussé à l'acte d'achat par l'ambiance du voyage et de l'aéroport (et en grande partie par le temps d'attente), que des « *shopping lovers* », prêts à acheter quel que soit le lieu (BOQUET, 2010 : 64).

Tableau n° 32 : L'incitation des passagers à l'achat

	Effectifs	Fréquence
prix attractifs	20	45,5%
Occuper le temps d'attente	18	40,9%
autre	14	31,8%
Préparer le vol et le voyage	4	9,1%
Diversité de l'offre sur place	2	4,5%
Total / répondants	44	

Interrogés: 76 / Répondants: 44 / Réponses: 58
Pourcentages calculés sur la base des répondants

A destination des passagers, *Aéroports de Paris Magazine* est à la fois l'outil et le reflet de cette préoccupation très mercantile. S'il s'apparente par bien des aspects à un magazine traditionnel, l'intégralité de son contenu est vouée à la promotion de produits divers et variés. Gratuit, ce magazine est financé intégralement par la publicité : les encarts publicitaires occupent plus de 20 % des pages et on atteint environ 80% si l'on prend en compte la publicité « indirecte » c'est-à dire les pages « *shopping* », qui ressemblent davantage à un patchwork d'articles vantant les qualités de produits hétéroclite, ou encore les publi-reportages, qui sont des

reportages promotionnels (« Yves St Laurent l'éloge de l'audace » en octobre 2008 ; Dior en septembre 2008, etc.). Ces techniques sont efficaces puisque ces magazines s'adressent à une clientèle captive, à des lecteurs disponibles, qui cherchent à meubler leur temps mort. Ces pages « *shopping* » présentent les produits sélectionnés avec soin par le service commercial de l'aéroport, selon un critère très simple : leur vente dans les boutiques implantées dans les terminaux de Paris-CDG. Les pages « *shopping* » sont affublées du logo « boutiques aéroports de Paris », afin de bien s'assurer que le passager saura où trouver les produits présentés. On retrouve ce logo également à la fin des publi-reportages sur les marques. Les prix sont aussi soigneusement renseignés en fonction de la zone dans laquelle le passager se trouve (zones sous douane, hors douane). Enfin, la localisation des boutiques dans l'aéroport est indiquée à la fin du magazine, par le biais d'une carte commerciale des terminaux. Le magazine d'aéroport répond alors parfaitement aux critères de ce que l'on appelle les « *consumer magazine* » (que l'on peut traduire par « magazine promotionnel » ou « magazine de marque »). Ce concept de magazine hybride, naviguant entre le magazine classique et le pur catalogue, a été adopté par de nombreuses grandes enseignes (FNAC, Printemps) dans les années 1990, afin d'encourager l'acte d'achat. En bref, pour vendre plus, le « *consumer magazine* » dissimule sa vocation commerciale, en se dotant des attours de la presse traditionnelle. À travers la lecture *d'Aéroports de Paris Magazine*, le passager endosse l'identité du consommateur.

Une part conséquente des employés reconnait également fréquenter les terminaux afin de profiter des services et commerces proposés (60% des interrogés). Aller boire un café entre collègues, s'acheter un sandwich pour déjeuner, s'acheter le journal sont les raisons pour lesquelles ils se rendent au terminal (la restauration remporte 61% des suffrages ; les *Relay*, 25%). Plus occasionnellement, il s'agit de profiter de l'offre *duty-free* (14% des réponses) : les salariés de la plateforme disposent d'un espace réservé où ils peuvent profiter des prix détaxés même s'ils ne voyagent pas une fois par an (tableau f.).

2. *Un consommateur aérien avant tout, un citadin secondairement*

Bien qu'ils fréquentent les commerces comme ils le feraient en ville, les passagers ne semblent pas encore véritablement réceptifs aux tentatives de diversification fonctionnelle de l'aéroport (questions 15-16-17 du questionnaire passagers). En effet, de tous les services proposés, seuls les plus « traditionnels » et inhérents aux aéroports sont utilisés par une grande part des voyageurs : les bureaux de change (22 % des réponses), les services de location de voiture (17 % des réponses), les banques (14 %) et les pharmacies (12 %). Les services les plus innovants (salons de coiffure et de massage, remportant respectivement 1 et 1,9 % des suffrages), parce que moins associés à l'acte de voyager, sont encore peu fréquentés et demeurent très

confidentiels (74 % des enquêtés ignoraient leur existence). Seuls les voyageurs réguliers connaissent et parfois utilisent ces services.

De même, les achats dans les terminaux restent teintés de voyage aérien, traditionnellement orientés vers les produits de luxe et détaxés : les cosmétiques et parfums sont les produits phares des passagers qui consomment (42,5 % des réponses), suivis par la librairie et la presse (22 %), les alcools (10 %), les cigarettes (10 %) et les confiseries et produits traiteur (10 %). Dans les pages « shopping » d'*Aéroports de Paris Magazine,* on retrouve la fameuse trilogie des produits les vendus dans les aéroports : alcool/ parfums/cosmétiques, auxquels ne manque que le tabac. Cette tendance s'explique notamment par la diversité relativement limitée de Paris-CDG (points presse Relay, cafés et restaurants en zone publique ; boutiques hors taxe spécialisées dans les produits de luxe en zone réservée) (BOQUET, 2010 : 62). Les grandes franchises de prêt-à-porter bon marché sont absentes des terminaux, à la différence d'autres aéroports européens. La consommation dans les terminaux est sans comparaison avec la déambulation mercantile manifeste dans les centres-villes européens, où l'achat de vêtements est au cœur des préoccupations.

D. La contrainte spatiale : citadinité captive

Observer les mobilités des opérateurs est la dernière entrée venant « contrarier » la citadinité aéroportuaire. En effet, la progression des usagers aéroportuaires est entourée d'un faisceau de contraintes, imposées par l'opérationnalité et la sûreté de la plateforme, venant interroger la potentielle déambulation ou flânerie, pourtant caractéristique des pratiques urbaines (DE CERTEAU, 1990).

1. La dictature spatiale du terminal

Le passager comme l'employé doit alors affronter une dictature spatiale (chapitre 9), caractérisée par des codes à respecter, que Michel Lussault appellerait des « *codes de procédure spatiale* » (LUSSAULT, 2009), et des itinéraires à suivre. S'il veut arriver à bon port (à bord de l'avion), celui-ci doit respecter un certain nombre d'étapes incontournables, que tous les passagers, aussi bien novices que confirmés, semblent maîtriser. Le passager doit apprendre à franchir la limite. Le PIF et autres guichets d'enregsitrement ou d'embarquement peuvent alors être comparés à des portes, au sens de Jean-Christophe Gay : « *Les portes viennent ménager le franchissement de la limite. Le mot couvre soit le passage lui-même, soit ce qui l'obture, montrant ainsi l'ambivalence de ce dispositif* » (GAY, 2004 :37). Le passager est obsédé par le franchissement des multiples portes de l'aéroport. Lorsqu'il raconte leur itinéraire dans l'aéroport, une obsession des procédures transparaît, à travers l'évocation des contraintes imposées que sont l'enregistrement (25% des réponses), l'embarquement (11%), le dépôt des bagages (7%). L'attente (12 %) et l'information (5%) ne sont pas

des procédures imposées mais elles se retrouvent dans la plupart des itinéraires du passager aérien. La restauration (15 %) et la fréquentation des commerces (5 %) sont des activités mises en valeur par les gestionnaires d'aéroport en général, et de Paris-CDG en particulier, et le passager semble s'y résoudre sans difficulté (Tableau g.). Ces réponses sont les manifestations discursives de la dictature spatiale élaborée dans les terminaux : la déambulation n'est que très rarement autorisée aux voyageurs, bien souvent dans des espaces circonscrits, à l'image des salles d'attente ou des espaces commerciaux du terminal.

Ces étapes tiennent de la contrainte qu'impose l'espace. En effet, dans l'espace du terminal se succèdent un certain nombre de sous-espaces, de sas (comme l'a si bien dit un militaire interrogé), et la progression du passager est conditionnée par des modalités de franchissement. Il doit satisfaire à chacune d'entre elle s'il souhaite accéder à la cellule suivante. Ainsi, ce n'est qu'après avoir obtenu sa carte d'embarquement qu'il peut atteindre la zone de contrôles, et ce n'est qu'une fois les formalités de sûreté satisfaites qu'il peut pénétrer dans la zone internationale, etc. Ce parcours imposé est un dispositif spatial qui s'appuie sur des « *codes de procédure spatiale* » (LUSSAULT, 2009), car c'est en respectant les étapes successives de ce régime de passage et en satisfaisant aux modalités de franchissement qu'il pourra atteindre l'espace ultime, l'avion. Ce parcours imposé ne laisse guère de liberté au voyageur. Alors même que la question posée ne faisait pas directement référence aux formalités, rares sont ceux ayant évoqué d'autres étapes, qui relèveraient d'une adaptation personnelle du parcours. Très peu de passagers sortent des sentiers battus et s'aventurent à déroger aux règles établies par les autorités aéroportuaires et les procédures de sûreté : seuls quelques-uns pensent à évoquer leurs évasions pour flâner, emprunter les toilettes ou encore fumer (Tableau g.), relevant presque de pratiques déviantes voire d'une aberration spatiale. Le *shopping* ne peut être considéré comme une déambulation relevant du libre-arbitre du passager tant les arrangements spatiaux sont élaborés pour le conduire à consommer. Le passager aérien est donc particulièrement discipliné, abandonnant de son plein gré la libre déambulation urbaine à l'entrée du terminal, au profit de « *codes de procédure spatiale* » qui devraient lui permettre de rejoindre son avion. Déambulation et flânerie semblent exclues du terminal dans l'esprit du passager. Au travers de cet itinéraire imposé, le passager semble passif, presque apathique, ce qui fait dire à Michel Lussault qu'il n'est qu' « *un colis humain dans la grande logistique du transport aérien* » (LUSSAULT, 2009). Au-delà des formalités obligatoires, les passagers sont invités à suivre ces itinéraires balisés par le biais d'un espace rendu particulièrement intuitif : après consultation des écrans leur dictant la conduite à suivre, ils empruntent des cheminement faits de couloirs successifs et de files d'attente, s'arrêtent dans les espaces d'attente jusqu'à ce que l'écran ou le personnel leur indiquent de changer d'espace en prenant soin de suivre la signalétique aéroportuaire (du hall d'attente de la zone publique au guichet d'enregistrement ; du guichet au filtre de sûreté ; du

filtre à la salle d'embarquement en zone réservée). Autrement dit, le passager expérimente une dictature spatiale et seule une petite minorité s'éloigne des sentiers battus.

Si l'espace est vecteur de contraintes dans le terminal, le temps l'est également. Le passager subit son attente, notamment parce que le temps passé dans l'aéroport est conséquent : près de 75 % des enquêtés arrivent plus de trois heures avant le départ de l'avion, et cela pour un vol qui durera parfois autant, voire moins (question 8). Les passagers justifient cette avance par des éléments indépendants de leur volonté, vécus comme des contraintes : exigences des compagnies aériennes ; temps nécessaire à la réalisation des formalités administratives ; inadéquation des horaires de vol avec les horaires de train. Le passager n'est alors plus acteur. Néanmoins, à la contrainte s'ajoute l'anxiété, sentiment ressenti fréquemment dans le voyage aérien : la peur de rater son avion est prégnante (46 % des réponses). En revanche, les considérations liées au désir de profiter de l'offre en commerces et services de l'aéroport sont très marginales. De plus, lorsque les passagers sont interrogés sur leur temps d'attente l'aéroport, les termes les plus fréquemment usités sont « long » et « ennuyeux » (question 12).

Le sentiment que l'aéroport est un espace subi est omniprésent dans le discours des voyageurs. D'ailleurs, après le « mouvement », « l'ennui » est la deuxième occurrence qui ressort de la question posé aux passagers sur leur ressenti dans l'aéroport (Tableau n° 33).

Tableau n° 33 : Le ressenti des passagers à l'aéroport

	Effectifs	Fréquence
Mouvement	61	19,2%
Ennui	47	14,8%
Fonctionnalité	46	14,5%
Propreté	32	10,1%
Liberté	29	9,1%
Sécurité	25	7,9%
Plaisir	23	7,3%
Inconfort	20	6,3%
Confort	15	4,7%
Malaise	8	2,5%
Insécurité	4	1,3%
Autre	4	1,3%
Non réponse	2	0,0%
Autre : impatience	1	0,3%
Autre : Bruit	1	0,3%
Autre : Bruit et Gaieté	1	0,3%
Total / réponses	317	

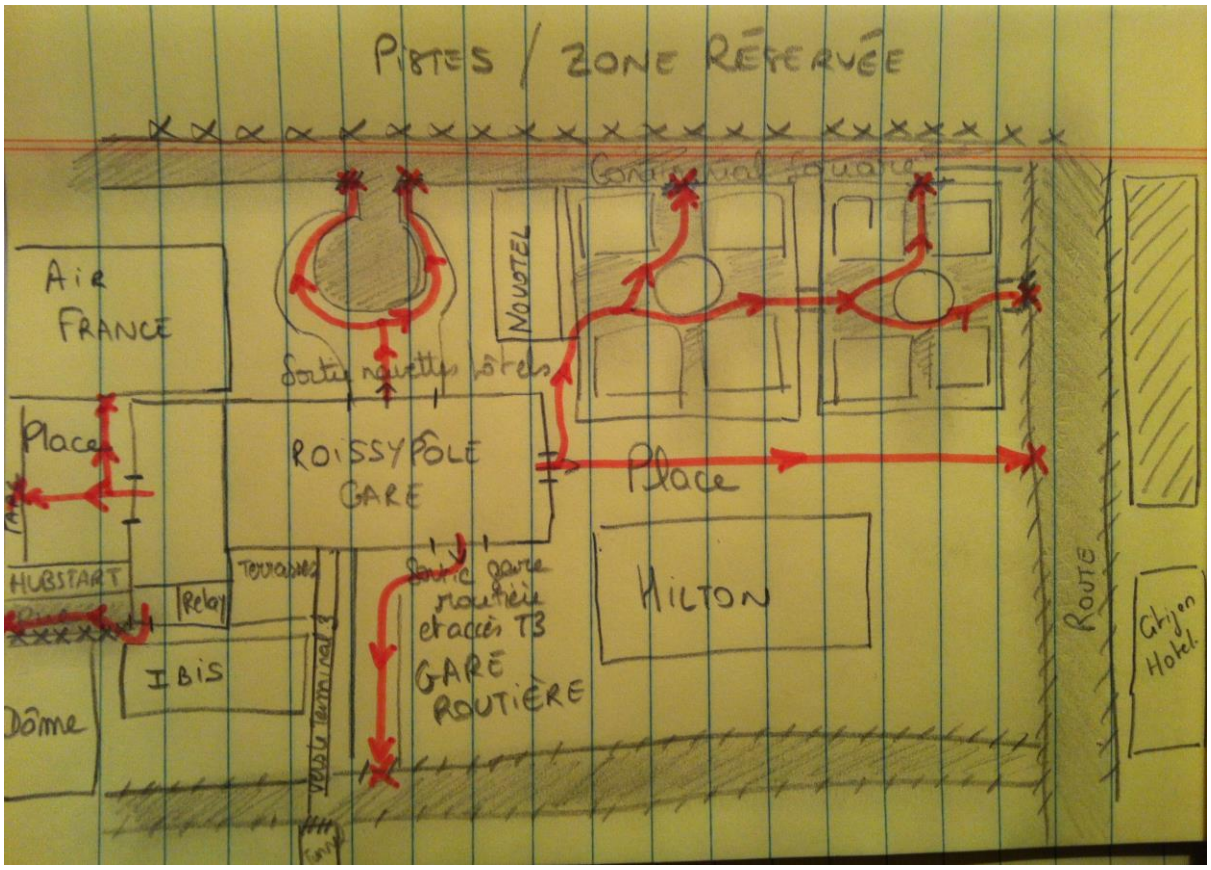
Interrogés: 137 / Répondants: 135 / Réponses: 317
Pourcentages calculés sur la base des réponses

2. *La citadinité captive*

Hypermobiles sur la plateforme, les employés de Paris-CDG n'expérimentent pas le même degré de dictature spatiale que les voyageurs. Ils se caractérisent par une polytopie caractéristique du citadin (STOCK, 2006), structurant leur espace du quotidien. Ainsi sur 42 salariés, 18 reconnaissent fréquenter d'autres zones de l'aéroport que celle où ils travaillent. Pour une majorité d'entre eux, les terminaux et les zones de fret sont des espaces pratiqués régulièrement. La fréquentation des terminaux par les salariés est d'ailleurs encouragée par la présence des cantines d'entreprises (celle d'Aéroports de Paris au T2A et celle de Régionale au T2F). Or, l'appropriation de l'espace passe par le déplacement et l'élargissement de l'espace du quotidien.

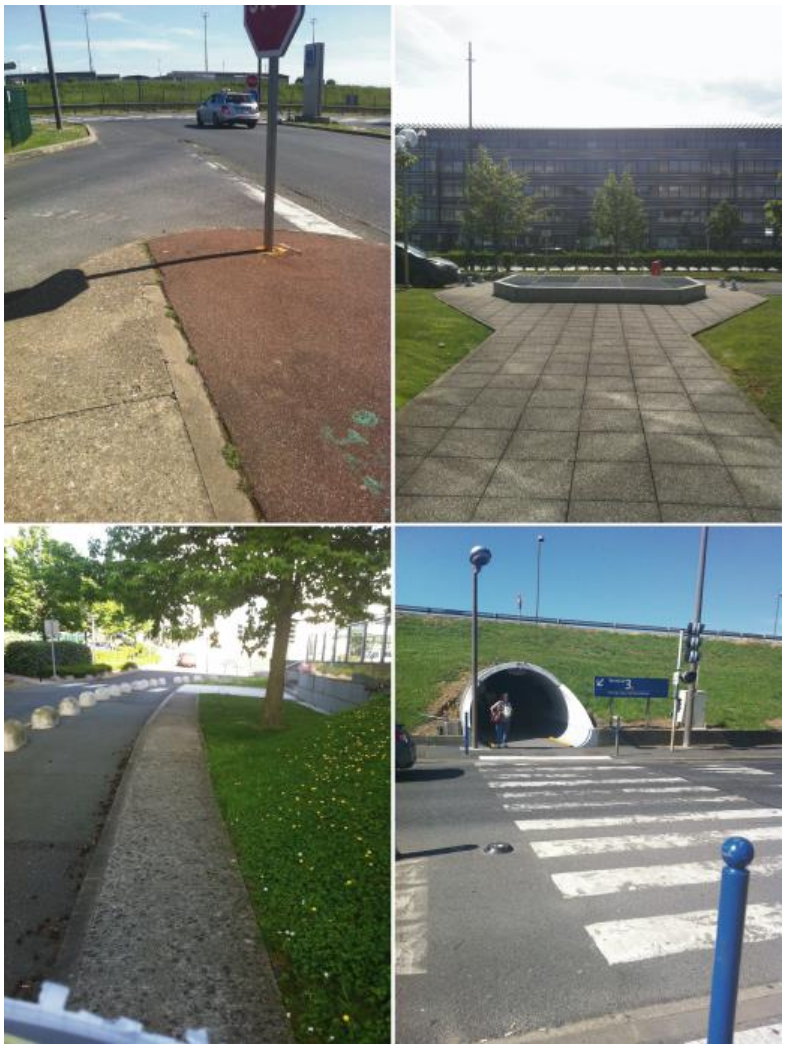
Néanmoins, une nuance est à faire. La métrique reste profondément automobile dans la zone aéroportuaire. Aucune place n'est laissée au piéton, la déambulation est impossible. J'ai ainsi essayé de me mettre dans la peau d'un employé travaillant dans un bureau du Roissypôle : à partir de l'intérieur de la gare RER, j'ai tenté de m'en éloigner le plus possible à pied, en direction des quatre points cardinaux, afin de voir jusqu'où il était possible d'aller (Figure n° 29). Quelle que soit la direction suivie, il me fut impossible de dépasser une centaine de mètres, du fait de trottoirs évanescents, de butées, de plots et de murets barrant le passage, de routes sectionnant les cheminements piétonniers (Planche photographique n° 53). Les distances conséquentes, inhérentes à cette infrastructure géophage, motivent l'absence de considération du piéton dans les plans d'aménagement. Les employés utilisent massivement leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail (74% des interrogés), parce que leur lieu de résidence n'est pas forcément desservi par les transports en commun reliant la plateforme, mais aussi et surtout parce que leur lieu de travail est bien souvent trop éloigné des gares routières et RER situées au Roissypôle pour être accessible par un piéton. Malgré le CDG-Val connectant les terminaux au Roissypôle, une large portion de l'espace aéroportuaire, notamment les zones de fret, cumule l'éloignement et l'absence de transports en commun, manifestations d'un enclavement paradoxal. La ville aéroportuaire n'est pas la ville des courtes distances et la métrique y est automobile.

Figure n° 29 : Croquis à main levée des itinéraires en cul-de-sac du Roissypôle – Extraits de carnets de terrain



Réalisation : L.Drevet-Démettre, juin 2014

Planche photographique n° 53 : Les trottoirs évanescents du Roissypôle



Au Roissypôle, les trottoirs s'évanouissent, annihilant toute ambition piétonne. À la sortie de la gare RER, les itinéraires sont souvent avortés par la disparition pure et simple du trottoir (en direction du Nord et du Sud, photo a et c) ; par un artefact de rond-point (en direction de l'Est, photo b) ; par la transformation du trottoir en tunnel (vers l'Ouest, en direction du S3, photo d).

Clichés : L. Drevet-Démettre, juin 2014

Le faisceau de représentations et pratiques des usagers de Paris-CDG relève donc à la fois du registre citadin suggéré par l'urbanité de l'espace et de tâtonnements liés à l'hybridité de l'espace aéroportuaire, floutant les catégories spatiales du citadin voyageur. La citadinité contrariée des opérateurs paraît alors imposer une lecture de l'espace aéroportuaire autre que celle relevant de nos catégories traditionnelles de l'urbain.

III. … à l'hétérotopie urbaine

La notion d'hétérotopie, concept forgé par Michel Foucault dans une conférence de 1967, mais publiée seulement en 1984 (FOUCAULT, 1984), a une valeur heuristique dans l'analyse de l'urbanité et de la citadinité aéroportuaires. En effet, l'aéroport s'illustre comme un espace urbain mais ses caractéristiques sont à la fois similaires et différentes de celles de la ville-centre : il est urbain par sa situation d'implantation (en périphérie urbaine), son lien avec la ville qu'il dessert, ses agencements matériels et ses caractères idéels, mais il interroge les pratiques et représentations citadines. L'aéroport semble posséder « *la curieuse propriété d'être en rapport avec tous les autres emplacements mais sur un mode tel qu'ils suspendent, neutralisent ou inversent, l'ensemble des rapports qui se trouvent, par eux, désignés, reflétés ou réfléchis.* » (FOUCAULT, 1984 : 48) Il est à la fois hors de tous les lieux, en rupture avec l'espace qui l'entoure, comme l'atteste très symboliquement son extraterritorialité, tout en étant en contact avec tous ces lieux. Autrement dit, telle une hétérotopie[259] urbaine, les aéroports sont des espaces qui, à la fois, miment et contestent les espaces qui les environnent, c'est-à-dire la ville.

A. Une urbanité/citadinité autre

Michel Foucault discerne six principes de l'hétérotopologie. Certains font particulièrement écho à l'hybridité aéroportuaire : le « *pouvoir de juxtaposer en un seul lieu réel plusieurs espaces, plusieurs emplacements qui sont en eux-mêmes incompatibles* », propre aux théâtres est aussi celui de l'aéroport. Celui-ci projette les multiples destinations des passagers à l'intérieur des terminaux, véritable concentration et condensation du monde. D'autres manifestations, mimant et contestant à la fois la ville, confirment le statut d'hétérotopie urbaine de l'aéroport.

1. Hétérochronie

« *L'hétérotopie se met à fonctionner à plein lorsque les hommes se trouvent dans une sorte de rupture absolue avec leur temps traditionnel* », à l'image de l'expérience du cimetière ou encore, de façon plus éphémère, de la fête foraine (FOUCAULT, 1984). Par sa soumission aux temporalités internationales du transport aérien, l'aéroport de Paris-CDG connaît un fonctionnement hétérochrone, en profond décalage avec le milieu urbain dans lequel il s'insère, qui affecte l'ensemble de la société aéroportuaire.

[259] L'aéroport serait une hétérotopie compte tenu de l'emplacement concret qu'il occupe, plutôt qu'une utopie qui, selon Foucault, est un lieu irréel (FOUCAULT, 1984)

L'aéroport de Paris-CDG fonctionne en continuité temporelle, 24 heures sur 24, contrairement à l'aéroport d'Orly contraint d'appliquer un couvre-feu nocturne. Le rythme jour/nuit n'est perceptible qu'à travers la conduite amiable vis-à-vis du voisinage qui limite fortement les vols au fret durant la nuit (80 % des vols de nuit sont le fait d'avions cargo). Ainsi, si Paris-CDG est le deuxième aéroport européen en termes de transport international, il s'avère premier en termes de trafic aérien de nuit. En 2010, 61 000 mouvements (décollages et atterrissages) ont été enregistrés entre 22 heures et 6 heures, représentant 170 vols par nuit sur un total de 1 500 sur 24 heures. Cette performance nocturne dépasse largement celle de Francfort et ses 40 000 mouvements, ou encore de Schiphol et Heathrow assurant deux fois moins de mouvements (30 000 environ). Les employés sont directement touchés par cette continuité temporelle, leur activité étant sensiblement la même le jour et la nuit. Très nombreux sont ceux contraints d'assurer des horaires décalés[260] et/ou variables, ce qui altèrent d'autant plus leurs repères temporels : c'est le cas de 52% des employés interrogés, auxquels s'ajoutent ceux travaillant en horaires fixes, mais décalés (Tableau n° 34). La journée de travail diurne n'est pas la norme. La ville aéroportuaire tourne également 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Tableau n° 34 : Horaires de travail des employés

	Effectifs	Fréquence
Fixes -journée	13	31,0%
Fixes - Décalés	7	16,7%
Variables - décalés	2	52,4%
Total	42	

Les voyageurs sont moins confrontés à cette altération du rythme nycthéméral, les vols de nuit passagers étant très minoritaires. Par contre, ils éprouvent les temporalités de *hub* international de Paris-CDG, fonctionnant par plage d'environ deux heures afin de maximiser les correspondances possibles entre les vols : les heures pleines et heures creuses diffèrent des rythmes urbains traditionnels. Air France, qui a fait de Paris-CDG son *hub* en 1996, structure chacune de ses six plages quotidiennes de 2h30 en articulant vols courts, longs et moyens courriers (Encart n° 18) interrompues par des plages sans activités où les terminaux sont littéralement désertés.

[260] « Les horaires décalés font partie des horaires dits « atypiques ». En comparaison d'une journée de travail classique (9h - 17h), les horaires se trouvent déplacés tôt le matin (se lever avant 5 heures du matin par exemple), l'après-midi ou le soir. Cela comprend aussi le travail de fin de semaine et le travail de nuit. Les horaires postés ou alternants en font partie. » Source : http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/Le_travail_en_horaires_decales.pdf (Dernière consultation le 14 mai 2015).

Encart n° 18 : Structuration des plages de 2h30 du *hub* d'Air France (Paris-CDG)

- 0:00 arrivée du premier long courrier
- 0:15 arrivée du premier moyen-courrier
- 0:45 arrivée du dernier long courrier
- 1:00 arrivée du dernier moyen-courrier

Début de la période pivot pour le transfert des bagages et des passagers: aucun mouvement d'avion pendant 30 minutes.

- 1:30 départ du premier moyen-courrier
- 1:45 départ du premier long courrier
- 2:15 départ du dernier moyen courrier
- 2:30 départ du dernier long courrier

Source : « Roissy 2, le joker d'Air France », L'Expansion, 2 juin 1997

Les voyageurs sont alors confrontés à des périodes de fortes affluences, succédant au calme éphémère de l'aéroport déserté (Planche photographique n° 54), particulièrement sensible lors des transits longs et par le personnel au sol au service du passager.

Planche photographique n° 54 : Les temporalités de hub (Paris-CDG)

Heure d'affluence au T2F et heure creuse dans le satellite S3

Clichés : L. Drevet-Démettre, juillet 2012 et mai 2009

2. *Religiosités hétérotopes :* « Je fais le Pasteur principalement pour les Musulmans aujourd'hui » *(Pasteur de Paris-CDG, entretien, mars 2015)*

L'hétérotopie aéroportuaire s'exprime également par une pratique des lieux spirituels et de la religiosité différente des pratiques urbaines habituelles. En effet, la présence de lieux symboliques dans les terminaux peut surprendre et leur fréquentation participe à la manifestation d'une citadinité aéroportuaire. Paris-CDG compte plusieurs espaces de prière, disséminés dans les aérogares, gérés par une aumônerie. Ceux-ci étaient au départ destinés aux passagers, mais rapidement la demande des employés a incité leur ouverture à un plus large public (Planche photographique n° 55). Aujourd'hui, si aucune statistique n'a encore été réalisée, des

gens passent toute la journée et le public de ces espaces de prière est composé d'environ un quart de salariés et trois quart de passagers[261].

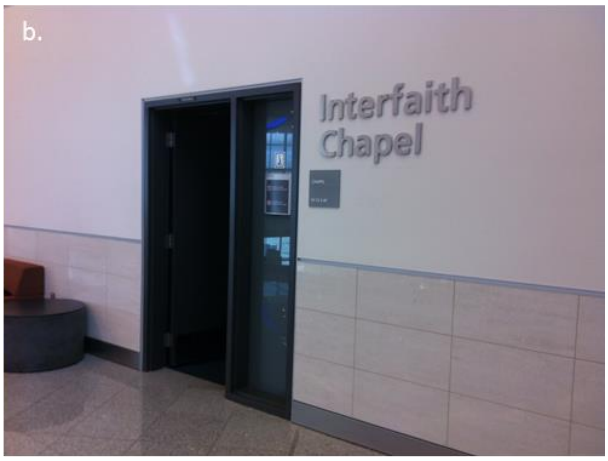
Encart n° 19 : Extrait d'entretien – Pasteur de Paris-CDG – 3 mars 2015

« *La justification des lieux, c'est pour les passagers qui n'ont pas la liberté de pouvoir exercer leur pratique religieuse comme ils le souhaitent car ils sont en voyage. Mais de fait, ce sont des lieux disponibles pour le personnel. Par le passé, il a été question d'autoriser ou pas les employés à utiliser les lieux. La réponse était évidente.* »

Des services sont planifiés, mais la majorité des usagers fréquente ces espaces en dehors de ces moments de recueillements collectifs. Le Pasteur reconnaît rencontrer plusieurs types de pratiquants : aussi bien des habitués que des gens qui, sachant qu'il existe des lieux de culte dans les aéroports, se renseignent pour trouver l'espace de prière, ou encore d'autres qui passent par hasard. Certains, très réguliers, sont présents tous les jours. Chez les Musulmans, certains viennent même plusieurs fois par jour. Bien entendu, les employés sont les usagers les plus réguliers[262]. Ainsi l'espace de prière du terminal 2F est le plus fréquenté, parce qu'il profite d'une situation privilégiée, sur le couloir au niveau des arrivées.

[261] Ces informations sont le produit d'une discussion informelle menée avec un des pasteurs de Paris-CDG, le 3 mars 2015.
[262] Le Pasteur affirme qu'il finit par connaître les visages d'un certain nombre dans la mesure où il les voit tous les jours. Cela donne l'impression que ce sont eux qu'il voit le plus souvent (Entretien du 3 mars 2015).

Planche photographique n° 55 : Les espaces de prière



L'espace de prière du Terminal 2A se situe dans la zone publique, entre la Poste et la pharmacie (a.). Paris-CDG prend exemple sur les aéroports américains qui possèdent ces chapelles interreligieuses, comme à Atlanta-Hartsfield Jackson (b.)

Clichés : L. Drevet-Démettre, 2008 et janvier

La particularité de ces pratiques spirituelles réside dans la dimension interreligieuse de ces espaces de prière et de l'aumônerie. Un des pasteurs de Paris-CDG parle volontiers de cette « originalité magnifique », et d'une boutade permet de saisir la remise en question des normes et codifications religieuses dans l'aéroport. Alors qu'il parle de ses échanges avec des Musulmans et des Catholiques dans son bureau, il affirme faire « *le Pasteur principalement pour les Musulmans aujourd'hui* » (Pasteur de Paris-CDG, entretien, mars 2015). En effet, il lui arrive de suppléer à l'absence d'un Imam et la gestion des espaces de prière se fait en concertation interreligieuse : lors de la rénovation des espaces de prière du T2F et du T1, les réunions se sont multipliées entre Pasteur, Prêtres et Imam, afin de concevoir des lieux qui conviennent à tous. La direction de Paris-CDG revendique fortement cette aumônerie interreligieuse et le travail commun effectué, qui fait la particularité de l'aéroport par rapport au reste de l'espace urbain, où l'atmosphère actuelle conduit plutôt à dresser des murs entre les religions, mais aussi par rapport au reste du paysage aéroportuaire : l'aéroport d'Orly compte trois lieux de cultes différenciés ou celui d'Athènes ne propose qu'une chapelle orthodoxe. La société aéroportuaire fréquentant les espaces de prière de Paris-CDG et les hommes qui les animent, s'initie à une religiosité différente, qui pourrait annoncer les mutations des espaces

symboliques de la ville de demain : « *l'aéroport est un carrefour d'humanité et de religions. C'est passionnant d'être le témoin de ce qui se fera dans la société, de se demander comment ce qu'on vit là sur l'aéroport, on pourrait le développer en ville* » (Pasteur de Paris-CDG, mars 2015).

B. Un espace imaginé

Les hétérotopies comportent une part de fantasmagorie, ce sont des espaces concrets qui hébergent l'imaginaire selon Michel Foucault. L'aéroport présente la particularité d'être un espace imaginé avant même d'être un espace pratiqué. Véritable fantasme spatial, les images de l'aéroport se bousculent dans l'esprit des usagers. En effet, il s'agit d'un espace extrêmement médiatisé, dont « *on (en) parle autant – plus bien souvent – qu'on y marche* » (LUSSAULT, 1993, cité par BOUAOUINA, 2009 : 122), qui fait partie des référents incontournables de la culture contemporaine. En effet, Paris-CDG a été maintes fois filmé, raconté dans la littérature ou dans les productions musicales, à tel point que même sans jamais avoir pris l'avion, tout individu semble en avoir acquis une « connaissance » audiovisuelle à distance. Les questionnaires soumis durant l'été 2009 permettent de remarquer que, même s'il voyage rarement en avion, le passager a acquis une connaissance *a priori* de l'aéroport, qui le rend familier des lieux (Tableau n° 35). Parmi les références mentionnées, les productions cinématographiques l'emportent (45% des occurrences), plus précisément les films de catastrophe aérienne ou ceux dans lesquels l'aéroport au-delà du décor devient un acteur à part entière (tels que « Le Terminal »[263], « 58 minutes pour vivre » ou encore « Arrête-moi si tu peux »). Les chansons occupent également une place non négligeable dans la construction de l'imaginaire aéroportuaire (8 % des occurrences), à l'image de la chanson « Orly » de J.Brel, des chansons de zouk parlant de séparation et d'au revoir, ou encore des chansons de voyage et d'ailleurs (« Voyage voyage » de Desireless, « Manureva » interprétée par Alain Chamfort et écrite par Serge Gainsbourg).

[263] Le synopsis et une analyse géographique du film figure en annexe (Annexe n°1).

Tableau n° 35 : Œuvres associées aux aéroports par les passagers

	Fréquence	Occurrences les plus remarquables
Romans	1,4%	*La trilogie new-yorkaise* de Paul Auster
Autre	2,0%	*Tintin, vol 714 pour Sidney*
Publicités	2,0%	Air France, Singapore Airlines
Chansons de voyages	8,2%	*Orly* de J.Brel, chansons de zouk, tube allemand « *Au-dessus des nuages* » (*Über der wolken*), *Manureva, Voyage voyage*, chansons du Québecois R.Charlebois etc.
Films d'aéroport-décor	10,2%	*Love actually, La mort aux trousses* d'Hitchcok, *Lost in translation, Seul au monde, Jackie Brown*
Films d'aéroport-acteur	34,7%	*Le terminal, Arrête-moi si tu peux,* films catastrophes, *Y-a-t-il un pilote dans l'avion ?*
Ne sait pas	41,5%	
Total	100%	

137 enregistrements / 147 occurrences Pourcentages calculés sur la base des occurrences

L'aéroport figure dans le patrimoine culturel, devenant ainsi lieu relativement familier au plus grand nombre, y compris à ceux qui ne prennent que très rarement, voire jamais l'avion.

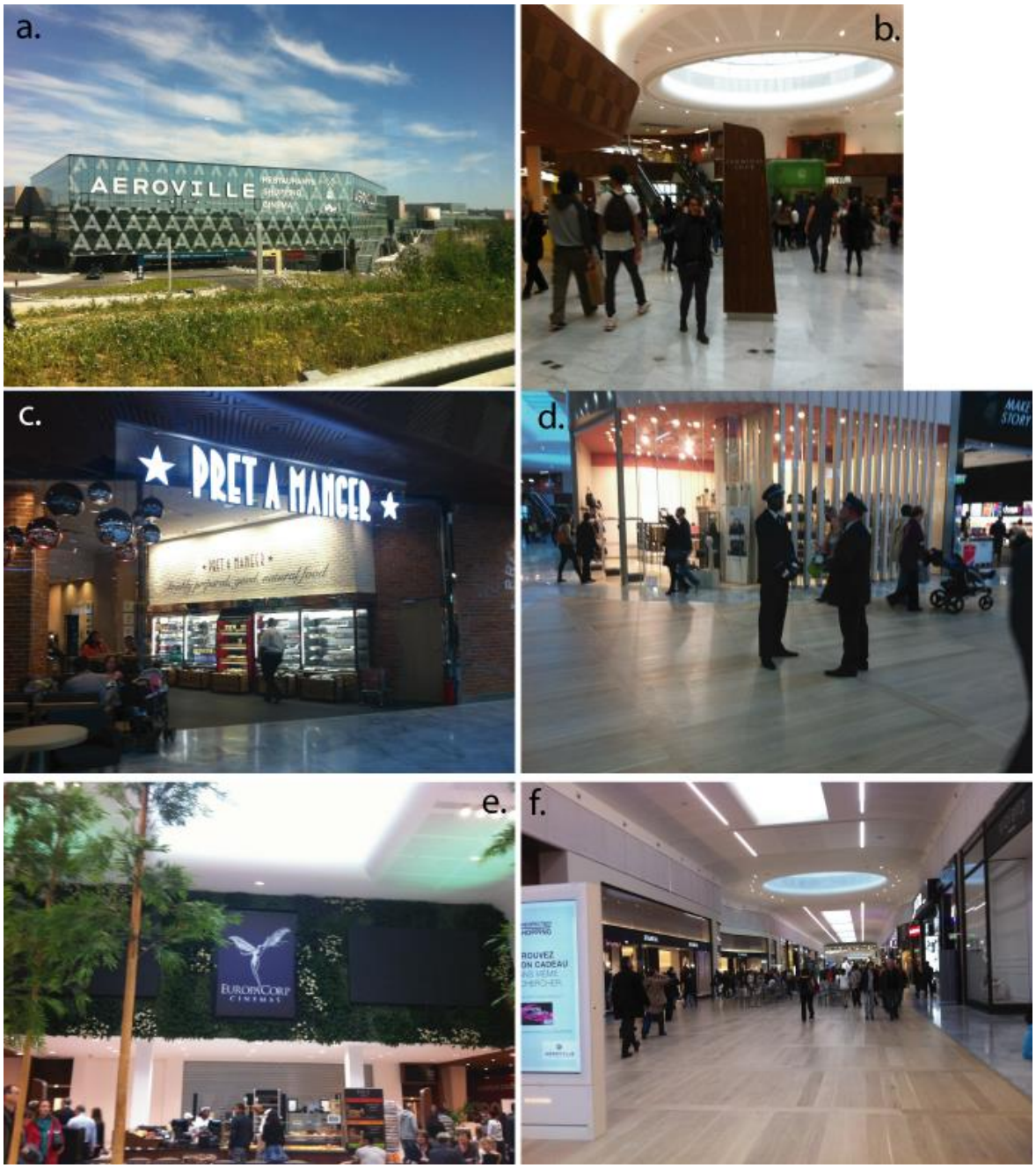
Une contingence quelque peu surprenante semble même apparaître entre la fréquence de vol des passagers interrogés et les références culturelles qu'ils mobilisent à la pensée de l'aéroport (donc l'espace rêvé) : les voyageurs les plus occasionnels sont plus enclins à évoquer un film, une chanson ou un roman lorsqu'ils songent à l'aéroport (62% des passagers voyageant moins d'une fois par an), alors que les *frequent flyers* (empruntant l'avion plus de six fois par an) apparaissent plus désenchantés (seulement 50% d'entre eux parvient à proposer une référence). La poétique aéroportuaire est davantage mobilisée par les novices de l'espace aéroportuaire que les voyageurs expérimentés, permettant au premier de se construire une connaissance *a priori* de l'espace encore non ou très peu pratiqué. Pour les seconds, la représentation est plus prosaïque, l'aéroport ayant perdu sa part mythique par une fréquentation plus régulière.

Quoiqu'il en soit, l'aéroport est bien un espace représenté *a priori*, à l'image des plus grandes villes. Les remarques de certains acteurs quant à l'importance de l'image de la ville dans les stratégies de marketing urbain font alors écho à Paris-CDG : « *La ville est d'abord une image mentale, on n'a pas besoin de la parcourir. On peut connaître la Tour Eiffel ou Versailles sans jamais y être allé [ou bien] la tour de Portzamparc à Eurallile, qui est devenue le symbole du renouveau de la métropole. C'est pour cette raison que je crois à la force de l'architecture. Non pas en elle-même mais en tant que symbole, catalyseur de fierté collective* » (Jean-Louis Subileau, directeur de la SAEM Euralille et directeur délégué de la SAEM Val-de-Seine développement, cité par BOUAOUINA, 2009 : 123). Le processus de territorialisation de Paris-CDG débute par une médiatisation et une construction des représentations des passagers à venir, voire de ceux qui ne le fréquenteront jamais.

C. Aéroville, « lieu de condensation » de l'hétérotopie urbaine

Inauguré le 16 octobre 2013, le centre commercial Aéroville incarne cet espace fantasmé qu'est l'hétérotopie aéroportuaire, savamment mêlée aux principes d'une autre hétérotopie urbaine qu'est le centre commercial (Planche photographique n° 56). Aéroports de Paris a décidé de se doter d'un véritable *mall* à l'américaine, adossant à son hypermarché-locomotive Auchan plus de 84 000 m² de boutiques, restaurants et services, dont un multiplexe EuropaCorp (cliché e.), censé révolutionner l'expérience cinématographique. Artefact urbain, icône de la ville franchisée (MANGIN, 2004), le centre commercial matérialise cet espace autre, cette hétérotopie urbaine vers laquelle tend l'aéroport. L'imaginaire aéroportuaire vient imprégner les allées du centre, aussi bien par l'offre de restauration se voulant à la fois standardisée (par la présence des enseignes d'aéroports telles que Paul ou Prêt à Manger, comme cela est visible sur le cliché c.) et multiculturelle, que par l'uniforme des agents d'accueil (cliché d.) ou encore par la toponymie (sur le cliché b. est visible un panneau indiquant le nom de la zone de restauration : le « *terminal cook* »). Les marqueurs urbains y ont également leur place, comme l'attestent l'omniprésence des vitrines, la figure de la terrasse, etc. (cliché f.) (chapitre 8).

Planche photographique n° 56 : Planche photographique n° : Aéroville, hybridation d'hétérotopies urbaines



Comme son nom le suggère, ce haut lieu émergent de Paris-CDG est le produit d'une hybridation d'hétérotopies urbaines (le *mall* et l'aéroport), mimant la ville contemporaine tout en participant à la pervertir, en amplifiant l'hypermercantilisation.

Clichés : L.Drevet-Démettre, juin 2014 et octobre 2013

Le groupe en fait aujourd'hui le fleuron de son *airport city* : lorsque le groupe fait visiter la plateforme aux gestionnaires d'aéroports du monde entier, le centre commercial constitue le point d'orgue de la visite alors que les terminaux sont laissés

de côté[264]. Le groupe et sa stratégie de ville aéroportuaire se « *donne à voir* » à travers Aéroville (*op.cit. :* 100).

Pour conclure, l'évaluation de la citadinité s'avère particulièrement complexe à Paris-CDG. Par les processus de territorialisation qui s'y expriment et certaines pratiques très citadines, la recette urbaine, mise au point par les gestionnaires de l'aéroport, semble prendre. Toutefois, cette citadinité expérimentale est soumise à des contrariétés imposant une approche de l'aéroport en termes d'hétérotopie urbaine, sur la veine foucaldienne. L'aéroport mime la ville, autant qu'il la pervertit. Pour autant, on ne peut nier l'urbanité et la citadinité de la ville aéroportuaire fabriquée par les autorités aéroportuaires. L'aéroport est à la fois la ville et un espace autre qui se nourrit d'une ville pour produire de configurations spatiales et des pratiques remodelées. Finalement, plutôt qu'une hétérotopie, l'aéroport pourrait faire écho au miroir de Michel Foucault, expérience mixte entre utopie et hétérotopie : « *À partir de ce regard qui en quelque sorte se porte sur moi, du fond de cet espace virtuel qui est de l'autre côté de la glace, je reviens vers moi et je recommence à porter mes yeux vers moi-même et à me reconstituer là où je suis; le miroir fonctionne comme une hétérotopie en ce sens qu'il rend cette place que j'occupe au moment où je me regarde dans la glace, à la fois absolument réelle, en liaison avec tout l'espace qui l'entoure, et absolument irréelle, puisqu'elle est obligée, pour être perçue, de passer par ce point virtuel qui est là-bas* » (FOUCAULT, 1984). Espace fantasmé, l'aéroport-miroir reflète la ville dans un espace irréel alors même qu'il existe concrètement. Observer la ville irréelle au prisme de l'aéroport-miroir permet alors de transformer son regard sur la ville réelle et d'interroger ses mécanismes. En reflétant la ville, l'aéroport participe donc à la remise en question de ses arrangements et agencements spatiaux, de ses logiques, de ses pratiques et peut être judicieusement perçu comme un laboratoire de la ville.

[264] Ce fut le cas lors de la visite de la fin du séminaire sur les places aéroportuaires durables organisées par *Hubstart Paris Region* en octobre 2013, à laquelle j'ai pu participer.

Chapitre 9. L'aéroport ou la ville expérimentale/hypernormée

« Exactement comme au théâtre, l'objet a un langage, les professionnels de la communication, de l'architecture et de l'animation sociale créent une décoration spectaculairement élaborée pour permettre les dialogues et les scénographies entre le public et les objets. »
(FREITAS, 1996)

Au fil de ces derniers chapitres, il transparaît que l'aéroport entretiendrait des liens étroits avec l'espace urbain et que toute logique de déterritorialisation ne pourrait être validée. L'insularité aéroportuaire est un mythe abreuvant les rhétoriques post-modernistes, mais qui ne résiste guère à une analyse plus poussée des structures spatiales et sociales qui s'y observent. La dimension autoréférentielle de l'aéroport ne peut être vérifiée et validée : loin de rompre avec son espace environnant, les interactions avec la ville sont multiples. Il en devient un reflet (ROSEAU, 2012), certes quelque peu déformé, comme l'attestent l'organisation et le fonctionnement de la plateforme ou les pratiques et représentations des usagers. Au-delà, l'aéroport devient même l'espace performatif des mutations urbaines : il expérimente des dispositifs en cours de développement dans les espaces urbains, comme nous allons pouvoir le constater dans ce chapitre. Trois types de dispositifs émergent, validant, pour les deux derniers, les théories foucaldiennes : le dispositif séparatif et dissimulateur ; le dispositif disciplinaire et le dispositif sécuritaire (FOUCAULT, 2004). Leur perfectionnement paraît avoir pour objectif de parvenir à l'élaboration de la ville hypernormée. Les transferts de technologies et d'agencements spatiaux semblent abonder en ce sens.

Ce chapitre a pour vocation d'assurer une mise en perspective de l'espace aéroportuaire dans la géographie urbaine. Cela participe à justifier une ouverture à

d'autres terrains que Paris-CDG, complétant efficacement les observations réalisées sur mon aéroport témoin.

I. Le dispositif séparatif et dissimulateur au service de la ville hypernormée

L'aéroport apparaît comme l'expression spatiale presque parfaite du principe séparatif, appliqué à plusieurs échelles : dans le cadre de ses interactions avec son espace environnant (l'espace aéroportuaire fait sécession en s'enfermant et s'artificialisant) mais également à l'échelle intra-aéroportuaire (la ségrégation et l'exclusion se lisent dans l'espace aéroportuaire à travers un jeu d'ombre et de lumière).

A. Espace hermétique et ville artificielle

L'expérimentation d'une ville hypernormée commence dans l'aéroport par l'élaboration d'une ambiance artificielle, à l'image de ce qui se fait dans les centres commerciaux.

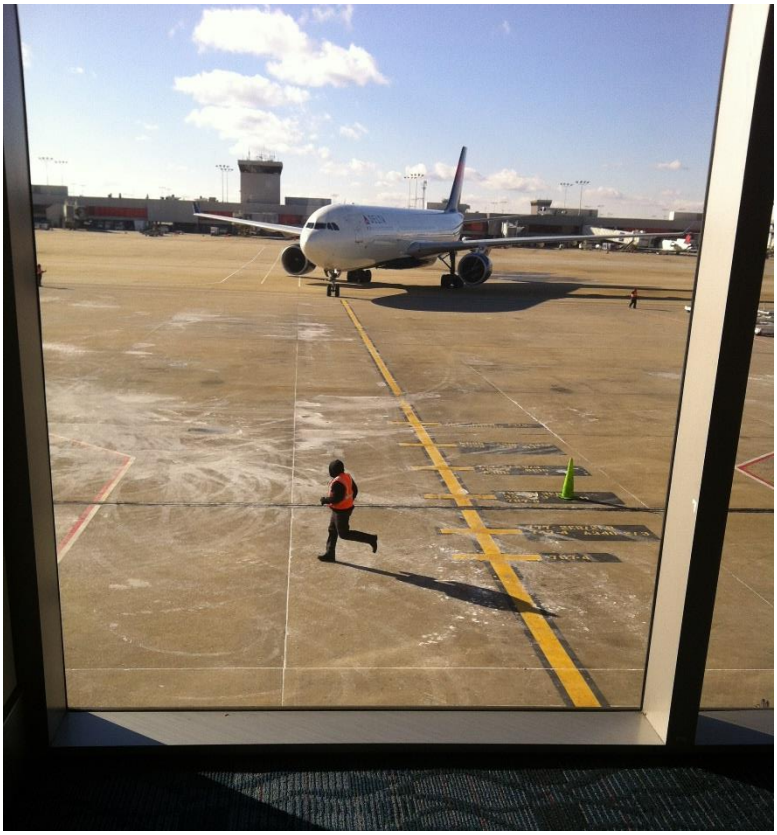
1. L'artificialisation et le contrôle de l'environnement aéroportuaire : le terminal

De plus en plus, il semble que l'aéroport emprunte aux logiques de fonctionnement des centres commerciaux. Ces « *îles urbaines de la post-modernité* » (FREITAS, 1996) s'affranchissent de l'espace et du temps. Du point de vue de l'espace, l'aéroport est enclos, : les murs et les toitures des terminaux fret et passagers isolent les usagers de monde extérieur, notamment des aléas climatiques (Encart n° 20). La température est régulée autour de 19 degrés Celsius dans les aérogares, les bureaux et bâtiments de fret. Ce maîtrise des conditions climatiques se prolonge à l'extérieur des bâtiments clos. Une station météorologique est localisée dans la zone technique de l'aéroport. Son importance est cruciale car les conditions météorologiques influent sur les phases de décollage, de vol, d'atterrissage et de roulage des aéronefs (la visibilité, la température, la pluie, la pression atmosphérique, les orages, les turbulences, le verglas, la neige, etc. sont autant d'aléas à prévoir afin de mitiger les risques et accroître la sécurité). Cette station météo permet à la fois l'observation du temps présent et la prévision du temps à venir, jusqu'à 7 à 10 jours, avec une fiabilité importante, réactualisées toutes les six minutes. En cas de neige, la station météo communique directement avec le service de déneigement d'Aéroports de Paris, ce qui permet le déploiement des déneigeuses en 45 minutes ou encore le lancement de la procédure de dégel des ailes des avions,

si le besoin s'en fait sentir. Toutefois, une nuance est à faire : les autorités aéroportuaires s'efforcent de maîtriser les conditions climatiques, mais une partie de la population aéroportuaire subit parfois de plein fouet les rudes épisodes climatiques : il s'agit des agents opérant sur les pistes, au volant des fourmis ou au plus près des avions, afin de les guider dans les procédures de roulage et de parking, ou de réapprovisionner l'aéronef entre deux vols en carburant, *catering*, etc.

Encart n° 20 : Extrait de carnet de terrain - 7 janvier 2014 : La déréalisation du terminal

« Épisode de grand froid dans le nord et le sud-est des États-Unis. En transit entre La Nouvelle Orléans où il faisait plutôt chaud et Amsterdam, j'aperçois par les fenêtres du terminal d'Atlanta-Hartsfield Jacob, des « pistards » très emmitouflés. L'un d'entre eux rencontre de grandes difficultés à remplir un formulaire, gardant un gant protecteur sur une main et étant obligé d'enlever l'autre pour écrire : sa main, complètement gelée, semble ne plus lui obéir. Je réalise alors seulement qu'il fait -10° Celsius dehors. Bien au chaud dans la salle d'attente, j'avais complètement oublié les journaux télévisés qui faisaient leur Une sur cet épisode exceptionnel. Dans mon terminal, je ne fais pas le lien entre l'Atlanta frigorifié dont la présentatrice parle sur CNN, pourtant diffusé dans l'aéroport et l'Atlanta où je me trouve effectivement…



Cliché : L.Démettre – 7 janvier 2014

Du point de vue temporel, l'aéroport pulvérise les rythmes et temporalités de la ville contemporaine en fonctionnant *round the clock*. Les lumières artificielles

estompent l'alternance jour/nuit dans les terminaux fret et passagers, les avions décollent à n'importe quelle heure – bien qu'un allègement des vols soit respecté la nuit à Paris-CDG – et les employés fonctionnent en majorité en horaires décalés et variables, ce qui altère d'autant plus leurs repères temporels (chapitre 8). « *Les horaires décalés font partie des horaires dits « atypiques ». En comparaison d'une journée de travail classique (9h - 17h), les horaires se trouvent déplacés tôt le matin (se lever avant 5 heures du matin par exemple), l'après-midi ou le soir. Cela comprend aussi le travail de fin de semaine et le travail de nuit. Les horaires postés ou alternants en font partie* » [265]. Les employés de la plateforme sont donc des salariés à contretemps. L'horaire diurne et stable n'est pas la norme, et en cela, l'aéroport semble présager des évolutions de la société[266] déjà enclenchées et qui pourraient révolutionner les temporalités de l'espace urbain.

> « L'activité urbaine se prolonge plus tard en soirée. L'économie de la nuit se développe. Le week-end autrefois période creuse devient un moment d'hyperactivité, en particulier le samedi après-midi. Dans toute l'Europe, les pressions sont fortes pour banaliser le dimanche. En été, seule la période du 15 juillet au 15 août résiste. Désormais pourtant, on s'active jusqu'au 15 juillet et à partir du 15 août les activités reprennent. Dans les villes touristiques, la moindre activité des habitants est compensée par la montée du tourisme urbain. La figure de « la ville en continu 24h/24 » et 7j/7 n'est pas loin. À une concomitance des espaces et des temps a succédé un éclatement, une disjonction conjuguée à une nouvelle temporalité. Le travail ne synchronise plus la vie de la cité et le « 8h-midi, 2h-6h » qui organisait la vie personnelle et collective semble avoir vécu. Après « le temps de l'Église » et le « temps de l'Usine », voici « le temps des Villes ». Après la synchronisation par la cloche et la sirène, voici le téléphone portable. Après les temps collectifs de la cité médiévale et industrielle place aux temps pivots éphémères de « la ville à la carte ». » (GWIAZDZINSKI, 2007 : 399)

---

[265] « Les horaires décalés font partie des horaires dits « atypiques ». En comparaison d'une journée de travail classique (9h - 17h), les horaires se trouvent déplacés tôt le matin (se lever avant 5 heures du matin par exemple), l'après-midi ou le soir. Cela comprend aussi le travail de fin de semaine et le travail de nuit. Les horaires postés ou alternants en font partie. » Source : http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/Le_travail_en_horaires_decales.pdf

[266] « De fait, les horaires atypiques se sont développés (voir graphique). La proportion de salariés travaillant la nuit (2) s'est accrue au cours de la décennie 1990. En 2005, date de la dernière enquête de la Dares, 22% des hommes et 8% des femmes - soit 15% des salariés - avaient des horaires nocturnes, contre respectivement 18% et 6% en 1991. Cette augmentation est moins marquée chez les hommes que chez les femmes: alors que celles-ci représentaient, en 1991, un cinquième des salariés concernés, elles en constituent le quart en 2005. On relève également que les deux tiers des travailleurs de nuit sont employés dans le tertiaire. Le travail du samedi, qui touche un salarié sur deux, demeure stable depuis quinze ans, mais sa pratique habituelle s'est étendue au détriment de l'occasionnelle. En revanche, la proportion de salariés travaillant le dimanche croît régulièrement; en particulier la part de ceux pour qui cette pratique est habituelle, passée de 5% en 1991 à 12% en 2005. Il est à noter que cette progression, depuis 1998, ne concerne que les femmes.
Le taux de salariés travaillant en deux équipes alternantes se maintient (8% en 1984, 9% depuis 1991). Les ouvrières sont de plus en plus nombreuses à travailler selon ce mode: en vingt ans, leur proportion est passée de 11% à 19%. » Jennifer Bué, sociologue à la Dares (ministère du Travail). (*Santé et Travail, n°61, janvier 2008*). Disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.sante-et-travail.fr/horaires-decales---salaries-a-contretemps_fr_pub_674.html (Dernière consultation le 29 juin 2015).

Il est alors possible d'élargir la parenté semblant exister entre le centre commercial et le théâtre formulée par William Severini Kowinsky dont le texte « *Malling of America* » a été retranscrit dans l'ouvrage *Popular culture* (NACHBAR, LAUSE, 1992, 196-210), à l'aéroport. William Kowinsky voit l'espace des *malls* américains comme un espace théâtral, et même comme un petit Disneyland. Il considère, en effet, que, à l'image du théâtre, le centre commercial manipule sans aucune difficulté, le temps et l'espace, et permet ainsi à la fiction de se mettre en place : The mall « *neutralizes time by controlling light and sound-morning, noon and night, they are the same. The mall doesn't allow the appearance of aging...it is timeless."*(KOWINSKY *in* NACHBAR, LAUSE, 1992 : 200). Ainsi, l'espace aéroportuaire s'apparente en de nombreux points à l'espace scénique. Laurence Liégeois avait souligné que le parc à thème suivait parfaitement les principales règles du théâtre. Il en est de même dans l'aéroport. L'unité de lieu (l'espace clos), de temps (on y passe rarement plus d'une journée), et d'action (prendre l'avion) sont respectées. L'action se déroule au sein des terminaux, véritables décors spectaculairement élaborés, pour permettre le dialogue et les scénographies éphémères entre le public et l'objet : « *Exactement comme au théâtre, l'objet a un langage, les professionnels de la communication, de l'architecture et de l'animation sociale créent une décoration spectaculairement élaborée pour permettre les dialogues et les scénographies entre le public et les objets. Dans le centre commercial, la consommation devient loisir et aussi magie à travers la théâtralisation des relations sociales, qui cherchent de nouveaux rites* » (FREITAS, 1996).

L'aéroport est donc un espace d'expérimentations de nouveaux fonctionnements urbains : la pulvérisation des temporalités traditionnelles de la ville et la tentative d'artificialisation environnementale à grande échelle annoncent la ville hypernormée qui tente d'être instaurée.

2. *La zone réservée ou l'expérimentation d'un espace hermétique*

Si le terminal atteste d'une maîtrise poussée de l'espace et du temps grâce à l'artificialisation qui mène à une déconnexion spatiale et environnementale, la zone réservée permet d'éviter d'autres aléas que les aléas climatiques ou l'alternance diurne/nocturne : les actes de malveillance. En effet, les employés évoluant en zone réservée et les passagers expérimentent une normalisation spatiale rendue possible par la bipartition de l'espace aéroportuaire. Celle-ci semble à première vue clairement définie : l'aéroport se compose d'une zone publique, accessible à tous, et d'une zone réservée dans laquelle seuls les usagers dotés d'un document valant autorisation (billet ou badge) ont la possibilité d'accéder. La bipartition s'opère par le tracé d'une limite continue entre ces deux zones, parcourant l'ensemble de la plateforme, courant dans les terminaux passagers et serpentant dans la zone de fret

afin de maximiser les contacts et favoriser l'exploitation maximale de ce différentiel spatial[267].

Cette discontinuité, matérialisée dans l'espace aéroportuaire par des barrières, barbelés infranchissables, mais également des PIF (Postes Inspection Filtrage), assure l'imperméabilité de cette zone sensible et produit un espace figurant parmi les plus hermétiques de la ville contemporaine. Cette imperméabilité s'observe notamment à travers la présence d'outils, de matériels, d'engins et de véhicules dits captifs, demeurant en permanence dans la zone réservée de l'aéroport (Planche photographique n° 57). Les véhicules captifs ne sont pas immatriculés et restent sur le tarmac une fois la journée terminée (camions-citernes, camions-conteneurs ou « fourmis », camions de pompiers, etc.). Bien entendu, des stations-essences captives assurent le ravitaillement de cette flotte.

Planche photographique n° 57 : Véhicules captifs dans la zone réservée

Clichés : L. Drevet-Démettre, 2011. Zone réservée de Paris-CDG. Visite technique.

[267] Il faut ici différencier la limite entre zone réservée et zone publique de la frontière. Si la première est continue sur l'ensemble de la zone aéroportuaire, la seconde est, discontinue, à géométrie variable, « labile » comme l'a soigneusement présenté Jean-Baptiste Frétigny dans sa thèse portant sur les mobilités des passagers : il faut ainsi distinguer la limite entre zone publique et zone réservée de celle entre zones douane et sous douane, ou encore entre zones Schenghen et internationale (FRETIGNY, 2013 : 418).

Cependant, l'imperméabilité de la zone réservée n'est pas totale : des échanges s'opèrent avec l'extérieur. Les flux de passagers les rendent évidents. Elle concerne également les employés autorisés à exercer en zone réservée (nous y reviendrons) et les véhicules qu'ils utilisent parfois. Les voitures venues de l'extérieur sont autorisées dans la zone, après une procédure de contrôle du véhicule, réalisée au Poste d'Inspection Filtrage, parallèlement au contrôle des individus. L'employé est alors invité à descendre de son véhicule afin de traverser un portique électromagnétique dans une pièce attenante, et de laisser les policiers examiner ses affaires aux rayons X. Sa voiture est alors soigneusement examinée à l'intérieur et à l'extérieur, notamment par le biais d'un miroir utilisé afin de vérifier qu'aucun objet suspect n'est dissimulé en dessous. Celle-ci doit également être dotée d'un permis d'entrée en zone réservée (l'équivalent du badge des employés pour les véhicules), collé sur le pare-brise, en position bien visible. Bien qu'ayant expérimenté un de ces PIF lors de la visite technique de Paris-CDG dont j'ai bénéficié, la réglementation stricte m'empêcha de prendre des photographies de ces procédures ou des badges figurant sur les véhicules.

Planche photographique n° 58 : Station-essence captive à l'aéroport de Kansaï

Une station-essence est installée juste après le PIF, permettant d'accéder à la zone réservée

-Cliché : L. Drevet-Démettre, juillet 2012

La perméabilité sélective de la zone réservée est également lisible à travers la règlementation propre qui s'y applique. La circulation doit respecter un code de la route adapté à la particularité de zone aéroportuaire, notamment à la double circulation des voitures et avions. Afin de pouvoir conduire en zone réservée, l'employé doit détenir un permis piste, appelé permis T, obtenu après plusieurs jours de formation et un examen pratique et théorique. Une infraction relevée entraîne un retrait de points du permis civil de l'employé. L'infraction la plus fréquemment

rapportée par les salariés lors de mes entretiens concerne la vitesse de 50 km/h ou le sacro-saint STOP, à respecter absolument : l'avion est toujours prioritaire, même s'il n'y en a pas, il faut marquer le stop. La gendarmerie du transport aérien (GTA) opère en zone réservée, afin de surveiller le comportement des employés. Chauffeur pour le personnel navigant, Christophe affirme qu'aucun laisser-aller n'est tolérable dans la conduite en zone réservée : « *Il ne faut jamais s'habituer à la conduite sur les pistes, on peut se faire défoncer par un avion n'importe quand. Et les gendarmes ne rigolent pas avec les stops. On passe en comparution immédiate si on commet des erreurs de conduite, par exemple si on dépasse la vitesse sur les pistes.* » (Questionnaire-entretien n°28).

Encart n° 21 : Extrait de carnet de terrain – Visite technique de Paris-CDG - 2011

PARIF (Poste d'Accès Réservé, Inspecté, Filtré) : il y en a 4 sur CDG. Celui emprunté est situé à proximité de la zone de fret. Ils sont gérés par Alisia Sûreté, qui est une filiale d'ADP. Au passage du PARIF, un certain nombre de points de contrôle sont vérifiés sur les véhicules : parmi un listing de points de contrôle, 3 sont sélectionnés, mais jamais les mêmes, pour ne pas créer de routine, et rendre les moyens de les détourner plus compliqués (dans ce cas : ouverture du capot, vérification du dessous de la voiture avec un miroir, ouverture du coffre, mais ils vérifient aussi les roues avant par exemple). Les individus passent ensuite à l'intérieur du poste, où les contrôles effectués sont les mêmes que ceux réalisés dans l'aéroport (présentation des papiers d'identité ; passage sous un portique de sécurité ; examen des sacs et manteaux par infrarouge, fouille au corps, etc.).

PARIF- CDG.

Source : http://www.entrevoisins.org/SiteCollectionDocuments/Documents-eco-social/guide-cedege.pdf

Véhicules : chaque voiture est formellement identifiée. On y trouve le logo de l'entreprise (ADP en l'occurrence), un numéro d'identification (cf photo conteneurs), des autocollants sur le pare-brise qui indiquent dans quelle zone le véhicule a le droit de se rendre. De plus, dans chaque voiture, il y a un badge, qui permet d'ouvrir les barrières ou portails des zones dans lesquelles la voiture a l'autorisation d'aller.

Planche photographique n° 59 : La priorité absolue des avions en zone réservée – Paris-CDG

Source : L. Drevet-Démettre, mai 2009

La zone réservée devient l'expression d'un espace particulièrement hermétique, avec sa propre réglementation et ses objets captifs. Son fonctionnement se prolonge à travers la zone d'attente, dont l'opacité se conjugue à l'imperméabilité.

B. De la sélectivité à la ségrégation socio-spatiale aéroportuaire :

Au-delà de la maîtrise temporelle et spatiale, le contrôle et l'hypernormalisation de l'aéroport se poursuivent avec un processus de sélection des populations autorisées à entrer dans la plateforme. Certes, la démocratisation du transport aérien a ouvert l'aéroport à un plus grand nombre de candidats au voyage, d'une petite élite à une large classe moyenne, mais toute une partie de la population moins solvable demeure en marge du monde de l'aérien. Cette remarque est valable pour les passagers bien sûr, mais également pour les employés.

1. *Une sélection à l'entrée > Quid de l'espace public ?*

L'aéroport est certes un espace public (cf chapitre 6), accessible à tous, mais dans les faits tous ne peuvent l'atteindre si aisément. L'accès est tout d'abord conditionné par la possession d'un véhicule ou d'un titre de transport en commun (soit un ticket de RER) dont les taxes d'aéroport alourdissent particulièrement le prix. Passagers et employés sont concernés par ces conditions d'accès *a priori* : 71,4% des

employés interrogés tandis que 27,6% ont atteint l'aéroport en voiture[268] ; et 17,1% des passagers sont passés par le RER. La difficulté d'accès à maintes fois été évoquée par les employés de la plateforme : à partir du moment où ils ne viennent pas de Paris mais des communes alentours, les transports en commun sont pauvres et peu réguliers. Il existe des liaisons de bus pour l'essentiel, mais la fréquence de desserte laisse à désirer (un bus toutes les trente minutes en moyenne), seul le cordon ombilical/tombolo reliant l'aéroport à Paris profite d'intenses connexions. L'insularité aéroportuaire est donc à l'origine d'une sélection des usagers à l'entrée de la plateforme. La possession d'un véhicule personnel est donc bien souvent indispensable pour les aspirants salariés aéroportuaires. L'entrée dans la zone aéroportuaire est dès le départ discriminatoire.

Ce processus sélectif se poursuit avec la nécessité de posséder un titre valant autorisation d'accès et d'évolution dans l'espace aéroportuaire. En effet, l'accès à la plateforme est certes conditionné à la possession d'un moyen de locomotion mais elle se poursuit par la nécessité de disposer d'un titre valant autorisation d'accès aussi bien dans les terminaux que dans les zones de fret et zones techniques. Chez les passagers, il s'agit du billet d'avion étroitement associé aux papiers d'identité (l'un ne peut aller sans l'autre dans l'espace aéroportuaire), véritable sésame ouvrant la porte de l'aéroport et dont la perte peut nourrir une véritable anxiété : « *c'est un billet, celui que je tiens entre mes mains, que je regarde plusieurs fois. Je suis anxieux. Plié en deux, dans ma poche, mais laquelle ? Je me tâte plusieurs fois pour le retrouver. Je crois l'avoir perdu trois fois en moins de 15 minutes*. » (GAILLARD, 2014). Chez les employés, l'alter-ego du billet est ce badge, auquel nombre sont attachés, symbole de leur appartenance aéroportuaire. L'obtenir n'est pas une chose facile : les conditions à remplir sont extrêmement strictes. Les candidats à un emploi sur la plateforme ne doivent pas seulement réussir leur entretien d'embauche, mais doivent également satisfaire à une enquête administrative, passant au crible le casier judiciaire, le Système de Traitement des Infractions Constatées' (STIC), et réalisant une enquête de proximité diligentée par le sous-préfet. Le STIC est un fichier qui répertorie des informations sur les personnes ayant fait ou faisant l'objet d'une procédure d'enquête ou d'instruction. Depuis la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, le STIC peut être consulté dans le cadre des enquêtes administratives devant précéder le recrutement, l'agrément ou l'habilitation notamment des personnels souhaitant travailler en zone aéroportuaire. L'enquête est réalisée par la PAF, la Police Aux Frontières, puis présentée au préfet du département où se trouve l'aéroport. La PAF s'inscrit dans le prolongement de l'État sécuritaire. En effet, l'article R.213-3-3 du code de l'aviation civile subordonne l'accès de ces employés en

[268] Le taux est moins élevé chez les passagers interrogés parce qu'une partie d'entre eux était en transit, ou avait emprunté un véhicule tiers (taxi ou proche qui génèrent les mêmes exigences économiques, compte tenu du prix du parking aéroportuaire ou de la course).

zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome à la possession d'un titre de circulation, délivré par le préfet exerçant des pouvoirs de police sur l'aéroport, lorsque l'entreprise est située sur l'emprise de celui-ci. Cette consultation du fichier STIC avant la délivrance d'un badge d'accès en zone aéroportuaire est principalement dictée par les impératifs de sécurité des zones sensibles que constituent les aéroports. Celle-ci peut durer plusieurs mois et aucune entorse aux lois de la République n'est tolérée, comme le mentionnent de nombreux commentaires d'aspirants travailleurs aéroportuaires ou d'employés faisant renouveler leur badge et qui se voient refoulés[269]. Le badge devient presqu'aussi anxiogène pour les employés que le billet chez les passagers : « *Pour avoir le badge, j'ai suivi une formation pendant trois heures. La première fois, ça met trois semaines pour l'avoir. Pour le refaire, ils font une recherche sur toute la famille : à cause d'un frère, on peut ne pas rentrer à Roissy. Si on n'a pas le badge, on évacue à la maison.* » (Marc, Chauffeur pour le personnel navigant, questionnaire-entretien n°28, 06 septembre 2011).

En effet, comme le signale Marc, si l'accès à l'aéroport est obtenu une fois, il est transitoire, pour ne pas dire éphémère. Par le biais de son billet, le passager dispose d'un laisser-passer pour la zone réservée uniquement le temps d'attraper son vol. Une fois obtenu, le badge de l'employé n'est pas définitivement acquis : il dispose d'une date d'expiration, à laquelle l'usager essuie à nouveau une longue procédure de contrôle. S'il ne satisfait plus aux règles établies (mais également évolutives et de plus en plus restrictives), le badge lui est retiré (Encart n° 22).

Encart n° 22 : Portraits de « Débadgés » / *Libération*, 10 novembre 2006

Sans explication, sans preuve, par lettre recommandée, ils ont subitement été privés de leur badge d'accès à Roissy, et donc de leur emploi de bagagiste ou d'agent de sécurité à Roissy. Portraits de trois employés de l'aéroport.

Mohammed, 44 ans, bagagiste depuis 2000

Le 6 octobre, Mohammed, 44 ans, reçoit une lettre de la sous-préfecture de Roissy l'informant qu'il « *présente un danger significatif pour la sûreté aéroportuaire* ». Le badge indispensable à son métier de bagagiste lui est retiré illico. On lui reproche de ne pas avoir répondu à une première lettre recommandée de la même sous-préfecture lui demandant en substance de justifier qu'il est irréprochable en termes de sécurité. Problème : Mohammed n'a jamais eu connaissance de ce courrier. « *A ce moment-là, j'étais en vacances en Algérie*, raconte-t-il. *Quand je suis rentré, le 6 septembre, j'ai trouvé dans ma boîte un avis de lettre recommandée. Je me suis présenté à la poste. Mais la lettre avait déjà été renvoyée à l'expéditeur sans que je sache qui m'avait écrit.* » Quand le badge lui a été

[269] Les pages internet sur le sujet pullulent.

retiré, Mohammed a tenté de prouver sa bonne foi. « *J'ai fait des photocopies de mon passeport, du billet de mon voyage en bateau et de mon attestation de congés payés pour prouver que j'étais en vacances. J'ai tout donné à un représentant syndical* ». Ce dernier a rencontré le sous-préfet pour expliquer le cas particulier de Mohammed. Trop tard, « *car la décision de retrait était déjà prise* ». Aujourd'hui, Mohammed cherche à comprendre pourquoi il a été visé par la sous-préfecture. « *Je n'ai pas voyagé dans des pays sensibles. Je ne fréquente pas d'école coranique. Je me dis qu'on me reproche peut-être d'être croyant et pratiquant* ». À Roissy, il existe en effet une salle de prière, mise à la disposition des employés. Mohammed allait y prier souvent : « *C'est sans doute ça qui me vaut mes ennuis aujourd'hui* ».

Hervé, 30 ans, agent de sécurité depuis avril 2003

Contrairement à la plupart des 72 employés sanctionnés de Roissy, Hervé n'est pas bagagiste mais agent de sûreté au poste d'inspection filtrage (PIF), le point de passage par lequel les voyageurs accèdent à la zone réservée de l'aéroport. Portiques de détection, machines à rayons X pour vérifier les bagages : « *L'an dernier, dans le cadre de mon activité professionnelle, j'ai été à l'origine de l'interception d'une arme à feu - un pistolet avec des balles - dans le bagage d'un voyageur. J'ai reçu une lettre de félicitations de mon employeur.* » Nouvelles félicitations au printemps. Cette fois, son employeur - la société International Consultants on Targeted Security-France - le complimente pour son rôle dans le « *bon fonctionnement du service de l'ordre* » lors d'une visite à Roissy de Nicolas Sarkozy et Dominique Perben, le 20 avril 2006. Mais, le 17 août 2006, il reçoit une lettre recommandée lui signifiant en substance qu'il avait un comportement et une attitude incompatibles avec la sûreté aéroportuaire. « *Sans aucune précision sur les faits qui m'étaient éventuellement reprochés* », explique-t-il. Il est ensuite convoqué par la police aux frontières, chargée d'une enquête sur le risque terroriste. « *On m'a demandé : "Savez-vous pour quelle raison êtes-vous là ?" J'ai répondu :"non"* ». Le 7 octobre, son badge lui a été retiré. Hervé a son idée sur l'origine de ses déboires : « *Je suis un Français de souche converti à l'islam, et je pratique ma religion. Je constate que tous les employés visés dans cette affaire sont de confession musulmane* ». Lui refuse « *tout amalgame entre pratique de l'islam, fondamentalisme et, pour finir, terrorisme* ».

Ahmed, 30 ans, bagagiste depuis janvier 2000

Comme tous les autres bagagistes concernés, Ahmed s'est vu retirer son badge du jour au lendemain. C'était le 6 octobre : « *Tout ça m'inspire un sentiment d'injustice envers moi et mes collègues. Nous sommes victimes d'un délit de sale gueule ! »* Quand la décision est tombée, il était en poste à Roissy depuis presque sept ans. « *Si on était dangereux, ça se saurait. Depuis début octobre, je n'ai plus de revenus. J'ai une famille avec deux enfants. En ce moment, j'emprunte à gauche et à droite pour vivre, en espérant récupérer bientôt mon boulot pour rembourser* ». Lui aussi a reçu la fameuse lettre du sous-préfet, en date du 17 août, lui annonçant qu'il était considéré comme un « *danger* », sans pour autant que la missive

n'étaye les soupçons. « *J'ai répondu par écrit que je souhaitais avoir des précisions sur ce qu'on me reprochait. J'ai demandé un entretien* ». Il n'a jamais été convoqué. Ahmed dit qu'il n'a « *jamais effectué de voyages* » dans des pays « sensibles » (Pakistan, Yémen...) pouvant éveiller des soupçons. Il ne « *fréquente aucune mosquée considérée comme extrémiste* ». Avant d'être embauché à Roissy, Ahmed a travaillé pendant deux ans comme agent pour le compte d'une société de sécurité, prestataire de service de la SNCF. « *J'étais chargé de vérifier les bagages dans les gares et les trains. Je devais veiller sur les valises ou les colis et être spécialement attentif à d'éventuels bagages abandonnés.* » Au bout de huit années d'activités dans des zones sensibles, le voilà jugé dangereux. Aujourd'hui, il espère que le tribunal administratif - qu'il a saisi avec d'autres collègues bagagistes - lui rendra le badge indispensable pour continuer à travailler.

Un autre type d'usager illustre enfin l'exclusion récente de l'espace aéroportuaire : les SDF, nombreux[270], qui investissent depuis des décennies les terminaux de Paris-CDG : les SDF sédentaires sont rejoints la nuit par les SDF nomades, trouvant refuge dans l'aéroport chauffé ou climatisé selon les saisons[271]. Or, depuis le 31 mars 2011, l'accès leur est fermé la nuit, entre minuit et quatre heures. Cette décision a été prise par Aéroports de Paris, alors que les plaintes des passagers se multipliaient, en concertation avec les autorités de l'État.

[270] L'estimation varie entre 90 et 120 (source : http://www.lemonde.fr/societe/article/2011/04/01/la-nuit-l-aeroport-charles-de-gaulle-sera-ferme-aux-sans-abris_1502014_3224.html, dernière consultation le 16 février 2015).

[271] Source : http://www.lemonde.fr/societe/article/2011/12/22/terminal-2-domicile-fixe_1621619_3224.html (Dernière consultation le 16 février 2015).

Planche photographique n° 60 : Les SDF de Paris-CDG

Source : http://www.lemonde.fr/societe/infographe/2011/12/22/sdf-aller-simple-pour-roissy_1621290_3224.html?ROSAE_PREVIEW

2. *Intégrations et marginalisations spatiales : une ségrégation/fragmentation aéroportuaire*

Nous avons vu dans le chapitre précédent que la société aéroportuaire était profondément hiérarchisée. Cela s'observe chez les employés, avec en haut de l'échelle sociale le personnel navigant et en bas, ceux qui demeurent peu visibles, notamment ceux chargés du ménage dans les bureaux et terminaux, l'élévation dans les airs serait concomitante à l'élévation sociale. Une vaste classe moyenne serait composée par le personnel des compagnies au sol, les gérants de commerces dans les terminaux, ou encore ceux nommés familièrement les « pistards », dont l'importance est corrélée à leur rôle dans la préparation et le départ de l'avion, etc. Chez les passagers, la hiérarchie se fait également profondément sentir : la démocratisation du transport aérien n'est pas synonyme de nivellement des conditions sociales, bien au contraire. Les passagers de première classe et de classe affaire se distinguent des

passagers de classe économique à la fois par le confort des services qui leur sont offerts et par leur familiarité avec le voyage aérien : leur pas est plus sûr dans les terminaux, les hésitations sont rares, ce qui contraste avec l'expression de panique de certains passagers dont il s'agit du premier voyage.

Cette hiérarchisation prononcée de la société aéroportuaire s'illustre par une inscription spatiale mettant à jour des logiques de repli sur soi rappelant des dynamiques de ségrégation et de fragmentation qui se dessinent dans la ville contemporaine et qui sont particulièrement assumées et acceptées dans l'espace aéroportuaire. En ce qui concerne l'expression spatiale de ces logiques séparatives, celles-ci trouvent un terrain particulièrement favorable en l'espace du terminal. En effet, cette ségrégation se double d'une fragmentation profonde de ce dernier[272]. Les murs, les obstacles se dressent dans les aérogares, les filtres se multiplient, participant à l'intensification du processus d'exclusion. L'architecte David Gaillard utilise ainsi pour décrire le phénomène l'oxymore d' « *espace public d'exclusion* » (GAILLARD, 2014). L'exemple le plus basique en est l'accès restreint aux salons Clubs ou VIP des compagnies, matérialisé dans l'espace par un sas à l'entrée où le passager doit présenter son billet en classe affaire ou en première afin d'avoir le droit de pénétrer dans le salon. Toute personne ne pouvant présenter le précieux sésame sera refoulée à l'entrée de ces espaces réservés aux privilégiés. Cette fragmentation spatiale s'accompagne d'un jeu du visible et de l'invisible. Toute la force du terminal est de parvenir à dissimuler ces espaces privilégiés afin qu'ils restent à l'abri des regards, tout en les exhibant, peut-être pour susciter le désir. Les acteurs aéroportuaires expérimentent des dispositifs destinés à séparer les groupes, dans le cadre d'un jeu du visible/invisible. Cette expérience ségrégative débute dès la zone publique avec l'attribution de guichets d'enregistrement distincts pour les passagers d'affaire et de première et pour les passagers en classe économique. Certaines compagnies proposent même dans le cadre de leurs billets les plus onéreux un parcours intégralement pris en charge, permettant au passager de bénéficier de priorité de passage à chaque formalité obligatoire grâce à des billets coupe-file (enregistrement/contrôles/embarquement). Ces passagers privilégiés évoluent à côté des passagers lambda mais demeurent visibles durant les formalités. Cette visibilité s'estompe dès lors que ceux-ci pénètrent dans des espaces réservés que sont les salons des compagnies, où ils peuvent profiter de services, et dont l'accès est conditionné à la possession d'un billet de première classe ou de classe affaire, ou alors à une carte de fidélité de l'alliance à laquelle appartient la compagnie, dotée de

[272] J'entends ici par ségrégation la logique séparative des groupes sans altération du fonctionnement de l'espace comme système. La ségrégation ne remet pas en cause l'ensemble, les inégalités sont absorbées, il n'y a pas cette rupture forte, visible, parfois affichée La fragmentation spatiale exprime une gradation dans la logique séparative : elle illustre l'éclatement de l'espace urbain en une série d'espaces qui ne sont plus forcément en lien les uns avec les autres et qui remettent donc en cause l'unité et l'intégrité même de la ville.

nombreux points, attestant d'une grande pratique du voyage. Les entrées de ces salons sont particulièrement visibles dans l'espace du terminal, mais les salons en eux-mêmes demeurent invisibles.

Planche photographique n° 61 : Un salon-club à l'aéroport d'Atlanta, expression d'une ville à deux vitesses

Les portes du salon « The Club at ATL » (Aéroport d'Atlanta) experiment la segregation sociale et la fragmentation spatiale du terminal. Elles sont maintenues soigneusement fermées tout en jouant à la fois sur la transparence et l'opacité grâce à leurs vitres fumées. L'accès est strictement réglementé : lorsque les portes s'ouvrent, le passager tombe sur un guichet, derrière lequel se tient une hôtesse chargée de filtrer les entrées.

Cliché : L. Drevet-Démettre, janvier 2014

Toutefois, le passager privilégié peut également être amené à évoluer en vase-clos, à l'écart du reste de la population aéroportuaire, de son entrée dans le terminal à son embarquement dans l'avion. Si les compagnies proposent ces billets coupe-file, les autorités aéroportuaires prennent également soin de ces passagers à haute valeur ajoutée. Aéroports de Paris proposent ainsi des services « VIP Fast-pass » : une hôtesse accueille le passager à son arrivée dans un salon d'honneur du terminal, l'installe dans un salon privé et se charge d'enregistrer ses bagages ; un douanier affecté au salon s'occupe des formalités douanières ; enfin, une voiture le conduit sur

le tarmac, jusqu'à l'avion[273]. Le passager VIP est pris en charge sur l'intégralité de son cheminement aéroportuaire et ne croise quasiment plus le reste des passagers.

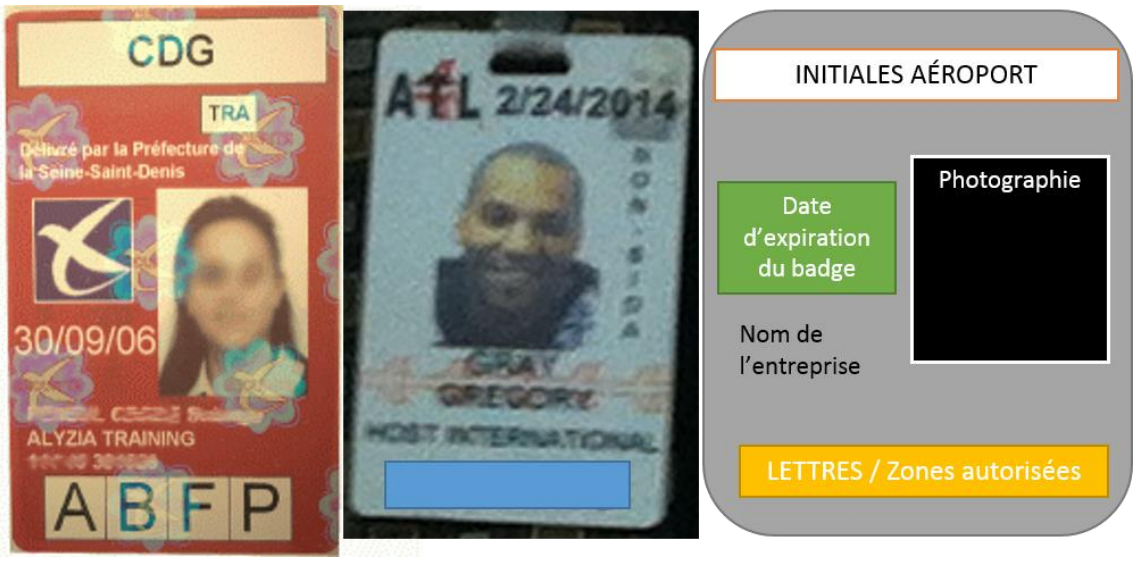
À l'inverse, cette évolution différenciée, cette segmentation des passagers selon la classe inscrite sur leur billet s'intensifie avec le développement des compagnies aériennes à bas coût. Leurs passagers doivent souvent emprunter des terminaux dédiés à ce type de compagnies : les terminaux *low cost*, au décor spartiate, à l'image du terminal 3 à Paris-CDG ou encore du Billy à Bordeaux. Ceux-ci s'illustrent bien souvent par des couleurs criardes, des matériaux à bas coût et un dépouillement le plus total surtout en termes de confort : les sièges y sont une denrée très rare, notamment dans les salles d'embarquement, les fenêtres sur l'extérieur sont remplacées par de la tôle…

Aux premières heures de la démocratisation du voyage aérien, la différenciation entre catégories de passagers s'opérait uniquement dans l'avion, l'espace de première classe étant clairement séparé de celui de la classe économique : progressivement, cette logique de différenciation spatiale a gagné le terminal. Il est étonnant de constater l'acceptation des usagers quant à cette ségrégation aéroportuaire : la logique pécuniaire rend acceptable l'exclusion du plus grand nombre de certains espaces aéroportuaires. Eric, 36 ans, voyageur occasionnel en classe économique, en partance pour la Tunisie, le formule ainsi : « *J'aimerais bien aller dans les salons d'affaire. Il paraît qu'il y a plein de services gratuits, qu'on nous sert du champagne, qu'on peut regarder la télé, lire le journal et surtout il y a internet. Alors qu'ici, c'est hors de prix internet ! Mais bon, pour y aller, il faut un billet très cher, beaucoup trop cher, ça ne vaut pas le coup. Et puis je suis très bien ici, y a quand même tout ce qu'il faut*. » (Remarques tirées d'une conversation informelle, suite à la soumission d'un questionnaire, questionnaire n°55).

Cette dynamique ségrégative associée à la fragmentation de l'espace aéroportuaire se retrouve chez les usagers permanents de l'aéroport : les employés. En effet, selon leur métier et leurs responsabilités, les espaces qu'ils parcourent diffèrent. Cette ségrégation socio-spatiale s'observe particulièrement bien à travers les badges qu'ils doivent porter en permanence autour du cou sous peine d'amende en cas d'oubli (Planche photographique n° 62).

[273] Il s'agit ici du service VIP Silver. Le service VIP Gold propose une voiture avec chauffeur pour se rendre à l'aéroport, et le service VIP Platinium propose en sus, une prise en charge intégrale des bagages depuis le domicile du passager. http://www.vip-fastpass.com/8-depart-de-paris.html (dernière consultation le 17 mars 2015)

Planche photographique n° 62 : Structure d'un badge aéroportuaire



Badges appartenant à des employés de Paris-CDG et d'Atlanta-Hartsfield Jacob, photographiés le 10 juillet 2010 et le 7 janvier 2014. Sur le facial du badge, figurent en caractères gras afin d'accroître la lisibilité à distance le code international de l'aéroport, la date de validité du badge, le sigle de la DGAC, la photographie et l'identité du propriétaire de celui-ci, l'entreprise qui l'emploie. Le plus volontairement visible sont les lettres figurant en bas du badge, correspondant aux zones à l'intérieur desquels le porteur du badge est autorisé de circuler. Le fond est rouge quand un des secteurs de sûreté au moins est autorisé ; orange lorsqu'aucun secteur de sûreté n'est autorisé[274]. Les informations du sûreté apparaissent en caractère d'imprimerie de taille notable, afin que la GTA (Gendarmerie du Transport Aérien) puisse réaliser les contrôles rapidement mais aussi afin que l'ensemble des usagers aéroportuaires s'auto-contrôle et repère rapidement les intrus.

Clichés : L. Drevet-Démettre, mai 2009 et janvier 2014

Sur ce badge est rendue visible la logique de distinction et de séparation aéroportuaire. Chaque employé est aliéné à une ou plusieurs zones. La majorité des employés détiennent des badges ne leur garantissant qu'un accès partiel à la plateforme. Quatre lettres apparaissent, chacune associée à une zone : A pour avion, qui donne accès à l'aire de trafic portée par les employés travaillant à l'avitaillement des avions (bagages, carburant, catering, etc.) ; F pour la zone de fret, pour les employés travaillant notamment dans la manutention ; B pour la zone de tri des bagages, hautement surveillée et sécurisée, à accès strictement limité aux bagagistes ; P pour la zone passagers permettant d'accéder à la zone réservée des terminaux. A

[274] Source : circulaire du 28 décembre 2010 relative à l'établissement et la délivrance des titres de circulation valables sur l'ensemble des aérodromes français ouverts à la circulation aérienne publique Disponible en ligne à l'adresse suivante : http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20117/met_20110007_0100_0032.pdf (Dernière consultation le 14 janvier 2015)

ces secteurs de sûreté, s'ajoutent des secteurs fonctionnels, indiqués sur la partie haute du badge.

Figure n° 30 : Zones et secteurs aéroportuaires : codes et couleurs

Il existe plusieurs couleurs de badge :

Rouge	Saumon	Vert	Bleu
Accès en ZR autorisé mais pas dans les secteurs de sûreté	Accès en ZR autorisé y compris dans les secteurs de sûreté	Accès en ZR autorisé mais avec un accompagnant autorisé	Badge fonctionnel ouvrant certains accès en zone publique

Les secteurs de sûreté

A : Avion	B : Bagages	F : Fret	P : Passagers
Postes de stationnement utilisés pour l'embarquement et le débarquement des passagers et du fret en présence des aéronefs	Salle de tri, de conditionnement et de stockage des bagages de soute au départ en correspondance	Zone de conditionnement et de stockage du fret au départ	Au départ : zones d'attente passagers (salle d'embarquement) et passerelles ; à l'arrivée : zones de circulation des passagers de l'entrée de l'aérogare jusqu'au dispositif anti-remontée de flux

Les secteurs fonctionnels

TRA (aire de trafic)	MAN (aire de manœuvre)	ENE (énergie)	NAV (navigation aérienne)
Parkings avions et voie de service	Pistes et voies de relation avion	Dépôt d'essence, centrale électrique navigation aérienne et centre de secours des pompiers aéroport	Tour de contrôle, bloc technique et aides à la navigation

3 secteurs supplémentaires peuvent être définis localement
***** signifie : Tous secteurs (sur les badges locaux) et : Secteurs non identifiés (sur les badges régionaux et nationaux)

Source : circulaire du 28 décembre 2010 relative à l'établissement et la délivrance des titres de circulation valables sur l'ensemble des aérodromes français ouverts à la circulation aérienne publique

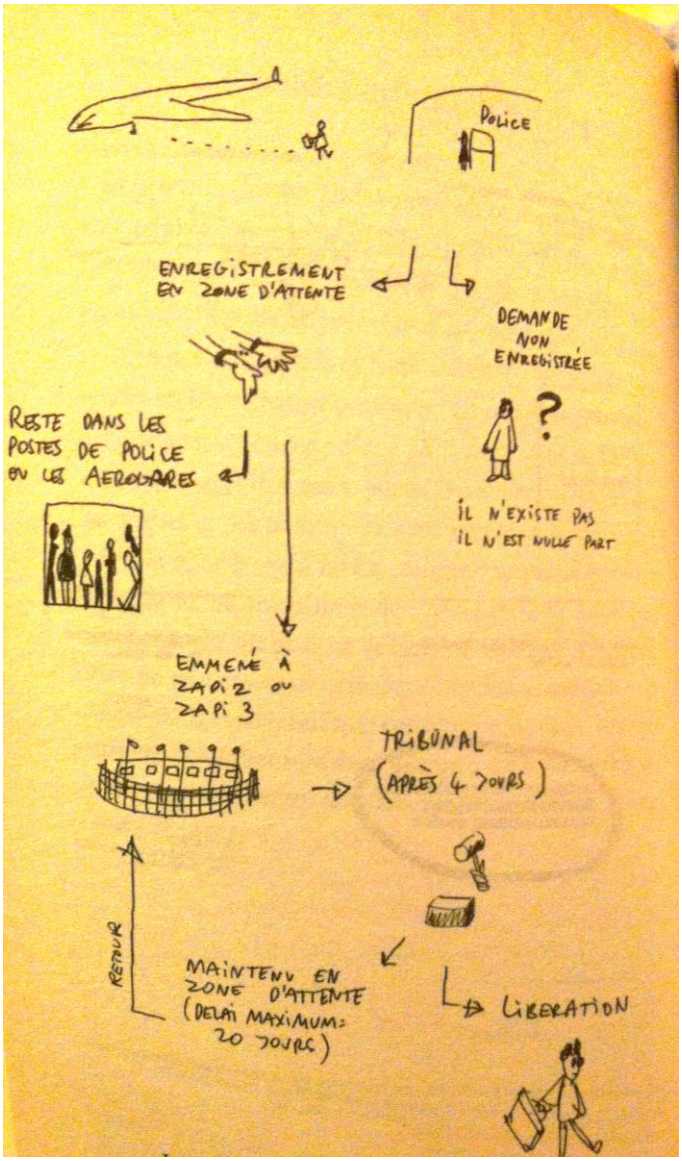
Les badges du personnel navigant, appelés « badges compagnie », autorisent l'accès à l'ensemble de la zone aéroportuaire (il peut ainsi circuler librement aussi bien en zone publique qu'en zone de sûreté, en zone de fret comme en terminal, etc.), mais ne concerne qu'une petite élite aéroportuaire. Lors de mes observations sur le terrain, j'ai également eu vent de l'existence d'un badge « étoilé », c'est-à-dire sur lequel les lettres et abréviations de secteurs fonctionnels seraient remplacées par des étoiles, il serait conditionné à l'obtention du poste de correspondant sûreté de l'entreprise, et il offrirait un accès total à l'ensemble de la plateforme. La ségrégation socio-spatiale expérimentée dans l'espace aéroportuaire associe la logique séparative au potentiel de mobilité de la personne : chaque usager est confiné à une zone et la possibilité de se rendre dans d'autres zones que son espace de travail devient un gradient permettant de transcrire spatialement la place de celui-ci dans la hiérarchie aéroportuaire. Cette ségrégation est perceptible dans les propos des employés que j'ai pu rencontrer. Christine, une employée retraitée, travaillant en *interim* et dont la fonction consiste à nettoyer les avions, trouve, son emploi « dégradant », de ses propres dires, et l'exprime notamment par des limites spatiales : « *On n'a pas l'accès aux terminaux depuis les pistes. Le badge nous donne pas le droit, on n'a que le droit de faire en dessous des avions* » (questionnaire-entretien n°33, 07/09/2011).

3. *La zone d'attente : opacité spatiale et dissimulation des exclus*

Cette zone floue accueille les candidats au passage de la frontière n'ayant pas satisfait les modalités de contrôle ou ne disposant pas de visa en cours de validité

pour entrer sur le territoire national. Le maintien en zone d'attente est une procédure administrative. Quatre jours après son entrée en zone d'attente, le maintenu doit être présenté devant le tribunal de grande instance de Bobigny (ISERTE, 2008 : 33). Trois types de passagers sont susceptibles d'intégrer la zone d'attente : ceux qui n'ont pas les documents requis pour pénétrer sur le territoire ; ceux qui sont en transit interrompu, c'est-à-dire que la compagnie aérienne refuse de les embarquer ; les demandeurs d'asile à la descente de l'avion (OLLIVIER, 2003 : 80) (Figure n° 31). En attendant la décision du tribunal, le migrant est confiné en zone d'attente, zone où l'étranger attend que l'on décide de son sort.

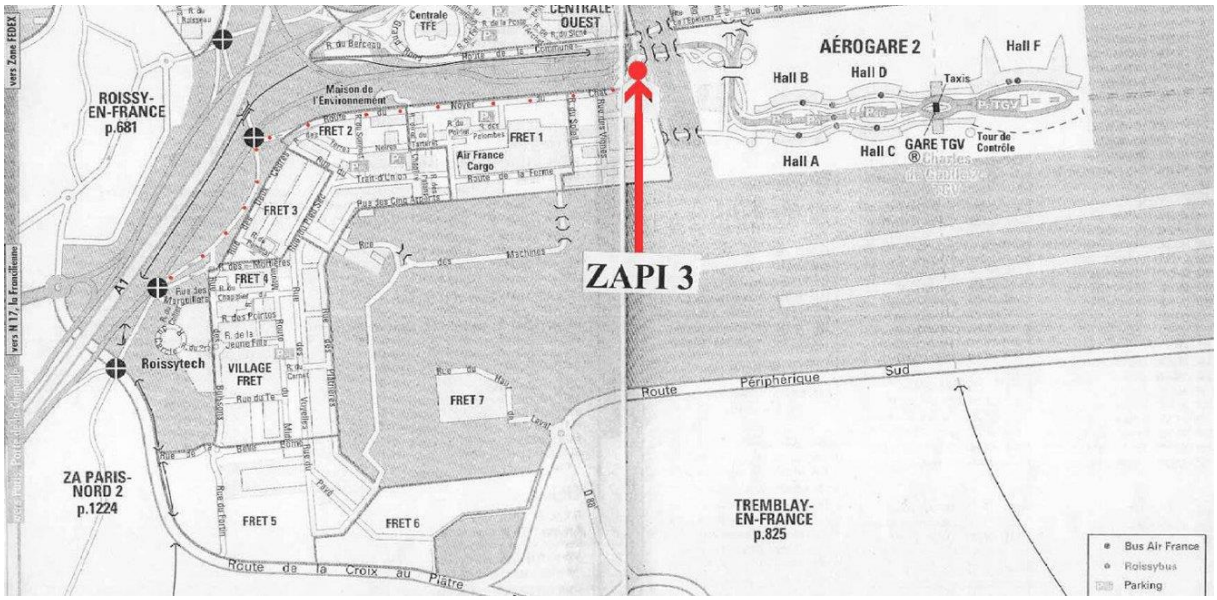
Figure n° 31 : Les parcours possibles des INAD



Source : (OLLIVIER, 2003 : 112)

Celle-ci est un statut plus qu'un espace délimité : elle suit l'inad (un non-admis est un « inad » dans le jargon du IATA – *inadmissible person*) dans tous ses déplacements, y compris s'il sort de la zone réservée notamment pour se rendre au tribunal (il est alors encore en zone d'attente même s'il n'est plus en zone réservée). Cette zone d'attente s'étend aussi à la fois sur les postes de la PAF, où le voyageur est conduit dans un premier temps, jusqu'à devenir *inad*, et sur les zones d'attente plus institutionnalisées mais très opaques : les ZAPI (Zone d'Attente pour Personne en Instance) où sont hébergées sur une plus longue durée les personnes attendant que l'on statue sur leur sort. « *La zone d'attente n'est pas tout à fait un lieu mais plutôt une condition dans laquelle se trouve une personne* » (OLLIVIER, 2003 : 75) : la zone d'attente est fractionnée, discontinue et fluctuante. Elle suit le migrant dans tous ses déplacements. Mais elle est également dissimulée : les ZAPI ne figurent sur aucun plan de l'aéroport. Anne Leïla Ollivier, journaliste, est ainsi partie à leur recherche. S'adressant à un guichet d'information de terminal afin de savoir où celles-ci se trouvent, elle obtient la réponse suivante : « *Ah mais vous ne pourrez pas, c'est pas visible d'ailleurs, on ne veut pas que ce soit visible. C'est à l'extérieur. Enfin à l'intérieur pour nous, mais à l'extérieur pour vous* » (OLLIVIER, 2003 : 36). Il y a pourtant plusieurs lieux d'hébergements pour les maintenus en zone d'attente à Paris-CDG : ZAPI 1 qui n'existe plus[275], ZAPI 2 au nord de la zone logistique qui est en fait une partie du centre de rétention du Mesnil-Amelot, ZAPI 3 à proximité du terminal 2, inaugurée en 2001 et dont la particularité est d'avoir été construite spécifiquement pour les personnes maintenues.

Figure n° 32 : Trouver ZAPI 3



Source : ANAFE

[275] Il s'agissait de deux étages de l'hôtel IBIS, loués par le ministère de l'Intérieur. Elle a fermé en 2001 suite à l'ouverture de ZAPI 3.

À ces centres d'hébergements s'ajoutent les locaux de la PAF, qui fait partie intégrante de la zone d'attente et sont également dissimulés. Une fois enregistré par la PAF, il n'est pas conduit immédiatement dans les centres d'hébergements. Il est retenu pour la journée dans les postes de la PAF. Ceux-ci sont soigneusement dissimulés aux yeux du passager, dans le satellite F du terminal 1 ou dans les sous-sols du T2A. Les conditions d'accueil y sont déplorables, aussi bien en termes de confort qu'en termes d'hygiène (OLLIVIER, 2003 : 98).

Par le biais des zones d'attente, ce sont les lieux du filtre et les espaces de relégation temporaires qui sont expérimentés dans l'espace aéroportuaire.

L'espace aéroportuaire pousse donc les logiques de ségrégation socio-spatiale à l'extrême, annonçant ainsi les dynamiques qui s'esquissent dans les espaces urbains contemporains. Ce principe séparatif, voire d'exclusion, annonce d'autres expérimentations spatiales, telles que la mise au point de dispositifs que Michel Foucault aurait nommés disciplinaire et sécuritaire. L'aéroport devient l'expression de l'exercice du « *bio-pouvoir* » du philosophe[276] (FOUCAULT, 2004).

II. Dispositif disciplinaire et ville liberticide

Premier versant du « biopouvoir » foucaldien, l'espace aéroportuaire constitue un dispositif disciplinaire poussé à l'extrême. Catégorie primordiale dans l'œuvre de Foucault, un dispositif comprend « *les discours, les institutions, les dispositions architecturales, les règlements, les lois, les mesures administratives, les énoncés scientifiques, les propositions philosophiques, la moralité, la philanthropie, etc.* » (DREYFUS, RABINOW, 1984 : 178) et est ainsi à l'origine d'une propension à certains types d'actes. Selon lui, toute l'Histoire peut être regardée comme l'histoire du dispositif, comme une succession de naissance de dispositifs[277]. Le dispositif disciplinaire en est l'un d'eux. Pour l'illustrer Foucault prend l'exemple de l'armée ou de la relation maître-élève dans l'artisanat, mais l'aéroport pourrait être considéré comme en étant une expression spatiale des plus évidentes. L'agencement spatial des terminaux a une

[276] Le bio-pouvoir est la prise en compte progressive, par le pouvoir, de la vie des hommes, avec d'un côté le corps (pour le discipliner) et d'un côté la population (pour la contrôler).
[277] Remarque établie à la lecture des cours donnés par M. Foucault au Collège de France en 1978 (FOUCAULT, 2004)

visée profondément normative/normalisatrice, destiné à inciter les passagers à adopter la conduite attendue et à guider leurs actions.

Plusieurs facteurs viennent expliquer cette tendance. Le premier est l'impératif de fonctionnalité, d'autant plus crucial depuis la démocratisation du transport aérien, synonyme d'explosion des flux dans les airs mais aussi sur la terre, à l'intérieur des terminaux. En voulant fluidifier le schéma de circulation dans les aérogares, les architectes ont mis en place un « aéroport-machine, fonctionnel et automatisé » (LUSSAULT, 2009 : 172) : la performance spatiale est le premier critère d'évaluation de l'espace aéroportuaire (Chapitre 2). La séparation et le cloisonnement des flux sont donc de mise. Le deuxième est l'impératif surdéterminant de sécurité et de sûreté, lui aussi projeté au cœur des inquiétudes aéroportuaires depuis les premiers attentats des années 1970 et devenu obsessionnel depuis le 11 septembre 2001.

Plusieurs agencements/arrangements spatiaux composent le dispositif qu'est devenu l'aéroport, contraignant fortement les cheminements des usagers et rendant quasiment impossible toute flânerie ou déambulation en dehors des sentiers battus. La bipartition spatiale de l'aérogare en est un. Elle est d'abord verticale. En effet, pour fluidifier les flux et limiter (si ce n'est effacer) les zones de frottement, les architectes se sont assurés que les passagers en partance ne croisent jamais ceux qui descendent de l'avion. Ils sont généralement répartis sur deux niveaux différents, comme c'est le cas dans les différents terminaux de Paris-CDG. La bipartition s'exerce également horizontalement avec l'effet frontière (Chapitre 1) : les terminaux, et la zone aéroportuaire dans son ensemble, est divisée en deux sous-espaces distincts : la zone réservée/internationale et la zone publique.

Si ces agencements spatiaux ont été évoqués dans la première partie de cette recherche, leur lecture par le biais du filtre du dispositif disciplinaire et coercitif apporte un éclairage intéressant .

A. Les outils/instruments de la normalisation des cheminements des usagers : l'espace coercitif

Des vecteurs spatiaux orientent les cheminements des usagers et plus ou moins contraignants, dessinant des itinéraires de non-retour.

1. Une évolution en vase clos

Que ce soit à l'intérieur du terminal, lors de l'embarquement dans l'avion, ou encore entre deux terminaux, les effets de cloisonnement et de clôture demeurent prédominants. Les voyageurs n'ont donc que très peu d'occasion de s'écarter des

sentiers battus et de déroger à la normalisation spatiale. Cela se traduit d'abord par la clôture de l'espace du terminal. Selon le principe des poupées gigognes, plusieurs sous-espaces semblent s'emboiter en fonction de la surface qu'ils couvrent, et surtout du degré qu'atteint leur clôture. Dans un premier temps, la zone publique est relativement vaste et libre d'accès : voyageurs et personnes qui les accompagnent s'y rencontrent. Dans un second temps, des postes de contrôles, dispersés ponctuellement dans l'aérogare, conditionnent l'accès à la zone réservée. Ainsi, de la zone publique à la zone sous douane, le voyageur passe d'un espace clos à un espace encore plus clos. À l'intérieur du terminal, le passager poursuit un cheminement jalonné par les principales étapes menant à son embarquement dans l'avion. Le passage de l'une à l'autre s'effectue par des dédales de couloirs canalisant le passager et lui évitant tout égarement. Dans la version la plus épurée, de simples parois, parfois amovibles, délimitent l'itinéraire qu'il est censé suivre. Les tapis roulants couvrant des distances parfois époustouflantes, ou encore les escalators se chargent certes d'accroître la vitesse de déplacement du passager (et donc la fluidité), mais aussi de le conduire à bon port, sans esquive possible.

Cette évolution en vases clos se prolonge en dehors de l'aérogare. Dans certaines situations, alors que l'usager doit bel et bien quitter l'aérogare, il ne fait que passer d'un espace fermé à un autre. En effet, à partir de 1964, les premières rampes télescopiques, permettant d'accéder directement aux aéronefs ont pris le pas sur la circulation à même le tarmac. Pour le passager, la continuité est totale : il ne reprend contact avec le monde extérieur (c'est-à-dire l'air libre, non conditionné) qu'à la sortie de son aéroport de destination. De même, le voyageur en transit, qui doit changer de terminal, ne rentre quasiment jamais en contact avec l'extérieur. Pourtant, son cheminement le conduit bel et bien à sortir de l'aérogare ! Généralement, le transfert s'effectue de façon souterraine, à la marche ou en CDG-Val, ce qui renforce encore la sensation d'évoluer en vase clos.

2. Rendre l'espace intuitif : suggestion des cheminements

D'autres outils, plus consensuels, participent à rendre l'espace intuitif et à guider les pas du passager. Les indicateurs de direction sont les plus visibles : les écrans d'information et la signalétique, empruntant un langage universel (Chapitre 2). D'autres instruments sont moins visibles mais participent à inciter les passagers à adopter la conduite attendue, à l'image du tapis rouge du terminal 2E (Planche photographique n° 63).

Planche photographique n° 63 : Le tapis rouge du Terminal 2E de Paris-CDG

Le tapis rouge du terminal 2E a vocation à canaliser les flux de passagers et à les inciter à progresser dans le terminal pour atteindre leur porte d'embarquement.

Cliché : L. Drevet-Démettre, 2011

3. *L'impossible demi-tour : l'espace coercitif*

À cela s'ajoute des infrastructures à sens unique, de telle sorte qu'un passager s'étant engagé dans une direction ne peut que très difficilement revenir sur ses pas. Ces sens uniques se manifestent par le biais de tapis roulants ou escalators n'allant que dans un seul sens ; ou encore par l'intermédiaire de murs qui se dressent au sein des terminaux et dessinent les itinéraires : les voyageurs empruntent un dédale de couloirs fermés, éclairés aux néons, qui courent d'un bout à l'autre de l'aérogare.

Dès lors, faire demi-tour devient problématique car cela n'a pas été « prévu » par les concepteurs d'aérogare. Je n'ai trouvé aucun texte abordant explicitement cet agencement de l'espace coercitif, toutefois, il semble bien être sciemment appliqué dans le terminal. Au détour de la lecture de la circulaire du 28 décembre 2010 relative à l'établissement et à la délivrance des titres de circulation valables sur l'ensemble des aérodromes français ouverts à la circulation aérienne publique, non parue au

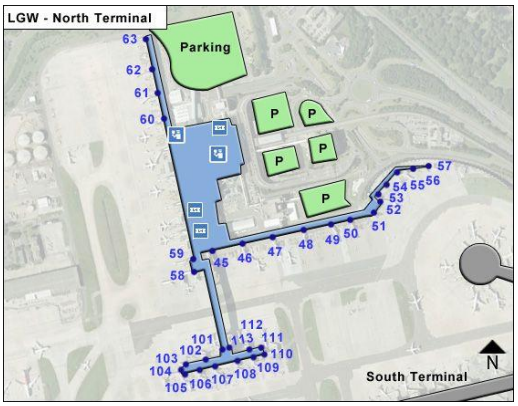
Journal Officiel[278], j'ai rapidement pu constater que cet agencement est connu et reconnu sous l'expression de « dispositif anti-remontée de flux ». La cybernétique est poussée à l'extrême dans l'espace aéroportuaire.

Encart n° 23 : Extrait de carnet de terrain – L'impossible retour – Juin 2007 – Londres – Gatwick

Je rentre à Bordeaux avec British Airways. Le billet est quasiment au même prix que chez Easyjet ou Ryanair, le service (et surtout le bagage en soute) et la desserte de Gatwick au lieu de Stansted en plus. Comme à mon habitude, j'arrive avec une avance importante (trois heures grand minimum avant mon vol), parce que j'adore l'atmosphère des aéroports et je déteste le stress du voyageur de dernière minute. Je me plie aux formalités d'usage : je m'enregistre sans trop de problèmes (aïe, ma valise est trop lourde, ouf finalement ça passe, l'hôtesse est complaisante). Je passe les contrôles au plus vite (comme ça je suis débarrassée et de ma valise et du stress du filtrage, je suis sûre de pouvoir monter dans l'avion), et je peux enfin profiter de mon voyage dans l'aéroport. Je consulte l'écran pour regarder de quelle porte d'embarquement part mon avion et une fois informée, je flâne dans les commerces de la zone réservée. J'achète quelques broutilles bien anglaises, notamment chez Harrod's ; je grignote deux-trois cookies et je décide de partir siroter mon soda dans la salle d'attente de la porte d'embarquement de mon vol. J'entame alors mon deuxième périple, de la zone commerciale à la porte d'embarquement : j'emprunte des escalators qui descendent puis remontent, de longs tapis roulants, je traverse des couloirs interminables, pour enfin arriver à la porte 51. Hourra, je suis arrivée (ou presque), je peux enfin me prélasser, j'ai une heure devant moi avant le départ du vol. J'en profite pour terminer le bouquin que j'avais déjà bien entamé pendant mes vacances à Londres. Le calme de la salle m'impressionne. Nous sommes très peu nombreux, et les quelques passagers présents parlent à voix basse. 30 minutes avant l'heure d'embarquement, je m'inquiète de ne pas voir le monde arriver, je consulte à nouveau l'écran qui surplombe la salle d'attente afin de vérifier le statut du vol et là, que vois-je : horreur, la porte d'embarquement a changé ! Le vol partira de la porte 107, soit à une autre extrémité de terminal. Je suis arrivée tellement à l'avance que durant mon voyage dans l'aéroport, le vol a eu le temps de changer de point de départ… Je dois donc revenir à toute vitesse sur mes pas. Je m'y attèle avec quelques malheureux acolytes et la tâche fut plus qu'ardue. Les escalators et tapis roulants sont à sens unique. Il faut alors trouver des chemins de traverse, ce qui rajoute à la longueur du trajet. Pour monter et descendre, la seule solution est d'essayer de trouver des escaliers, bien dissimulés, tout comme les couloirs alternatifs au tapis roulants. Le retour prend bien plus de temps que l'aller.

[278] Source : http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20117/met_20110007_0100_0032.pdf (Dernière consultation le 14 mai 2015).

Finalement, après une course effrénée, je me retrouve dans la zone commerciale centrale et je peux enfin reprendre ma progression dans le sens normal de la marche : tout de suite, tout va beaucoup plus vite ! J'arrive in extremis à la porte 107, l'embarquement touchait à sa fin !



Source : http://www.gatwickairport.com/

Dans l'aéroport, on est loin de la ville au choix : au-delà de la qualité intuitive de l'espace s'érige une amorce/forme de dictature spatiale.

B. Des « codes de procédure spatiale » (LUSSAULT, 2007 : 116)

Comme nous l'avons vu, le terminal se caractérise par la juxtaposition d'espaces clos. Si le passager doit passer de l'un à l'autre, l'espace aéroportuaire lui impose également d'adopter des « *codes de procédure spatiale* » (LUSSAULT, 2007 : 116), autrement dit des modalités de franchissement des limites. Certaines d'entre elles sont éloquentes, à l'image des files d'attentes qui jalonnent chaque étape de l'itinéraire du passager (à l'enregistrement, aux postes d'inspection filtrage, à la caisse des boutiques, à l'embarquement). Faire la queue est effectivement devenue une modalité de franchissement à laquelle le passager doit nécessairement se plier s'il souhaite atteindre l'avion. Elle est normalisée au point qu'une transcription spatiale la rend visible même si la file d'attente est résorbée : les poteaux guide-file ponctuent l'espace aéroportuaire et sont naturellement empruntés par le passager, y compris lorsque personne n'attend devant lui, l'amenant à serpenter et à couvrir des distances allongées pour rejoindre les guichets.

Photographie n° 64 : La file d'attente, « *code de procédure spatiale* » et chorégraphie dans le terminal

Poteaux guide-file visibles alors même qu'il n'y a pas de file d'attente dans le T2E (2011)/ File d'attente plus anarchique au guicet d'enregistrement d'Amsterdam-Schiphol (2014) Photos : L.Drevet-Démettre

Faire la queue à Schiphol, une chorégraphie – 2008 – Photo : L.Drevet-Démettre

Au fur et à mesure que le voyageur progresse dans les espaces de l'aérogare, les modalités d'accès se durcissent. Si la zone publique est accessible à tous (ou presque, comme nous l'avons vu précédemment), l'entrée en zone réservée est bien plus contraignante. Le passage des postes d'inspection filtrage (PIF) et de la douane nécessite une parfaite application des modalités de franchissement par le passager s'il souhaite atteindre sa porte d'embarquement et ne pas se faire refouler. Il doit alors satisfaire à un nombre toujours croissant de formalités face au durcissement des

mesures de sûreté (présentation des papiers d'identité, de la carte d'embarquement, du contenu des bagages à main, passage au rayon X des manteaux, ceintures et chaussures, fouille au corps, etc.).

Plusieurs agencements/arrangements spatiaux composent le dispositif qu'est devenu l'aéroport, contraignant fortement les cheminements des usagers et rendant quasiment impossible toute flânerie ou déambulation en dehors des sentiers battus. Dans l'aéroport, l'usager expérimente un agencement spatial coercitif. Il pousse alors à l'extrême ce que Michel Foucault appelait le dispositif disciplinaire.

III. Dispositif sécuritaire ou l'expérimentation de la ville sûre

Dans l'espace aéroportuaire, le dispositif sécuritaire vient compléter le dispositif de surveillance. Selon Michel Foucault, le dispositif sécuritaire vient compléter celui de surveillance, sans le supprimer.

A. Sécurité et sûreté

Les questions de sécurité et de sûreté sont devenues progressivement indissociables de la pensée de l'espace aéroportuaire au point d'en devenir obsessionnelles. Ces deux termes proches sont souvent confondus, d'autant plus que la sécurité se traduit par *safety* en anglais (langue universelle du transport aérien) et la sûreté par *security*. Pourtant, ils ne sont pas synonymes et doivent être différenciés pour comprendre les enjeux qui se jouent dans l'aéroport. La sécurité vise à protéger les personnes et les biens d'aléas d'origine accidentelle. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) entend par sécurité aérienne dans l'aéroport *« tout ce qui relève des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge »*[279]. L'infrastructure aéroportuaire doit donc garantir les conditions de sécurité optimales pour les aéronefs qui en décollent et y atterrissent, et cela en adoptant les normes véhiculées par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Dans la mesure où le trafic aérien est international, il a fallu très tôt mettre en place une réglementation garantissant un niveau de sécurité aérienne équivalent dans

[279] Source : http://www.dgac.fr/html/quisomme/index_securite.html (Dernière consultation le 13 avril 2015)

toutes les régions du monde. Depuis 1944, l'OACI incarne cette gouvernance internationale. Elle est chargée de réglementer et d'engager l'uniformité des réglementations du transport aéronautique international et également de son unique infrastructure qu'est l'aéroport. Les spécifications le concernant sont réunies dans l'*annexe 14* à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, complétée par plusieurs manuels à destination de ceux qui planifient et qui gèrent les aéroports : le manuel de conception des aérodromes ; celui sur la planification d'aéroport ; celui concernant les services d'aéroport ; ou encore celui présentant les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (OACI *docs* 9157, 9184, 9137, 9476). À leur lecture, on s'aperçoit rapidement que l'aéroport est un espace extrêmement codifié, sans aucune comparaison possible. Rien n'échappe aux réglementations de l'OACI, que ce soit la longueur et la largeur des pistes, leur revêtement, leur orientation, l'agencement des voies de circulation et des aires de trafic, la signalisation (marquage au sol et balisages lumineux), la hauteur de la tour de contrôle, l'état de la surface des chaussées, les précautions à prendre face au péril aviaire et au risque d'incendie, ou encore la langue utilisée sur la plateforme (l'anglais est devenue la langue universelle du trafic aérien). Toutes ces normes sont autant de facteurs d'uniformisation qui sont à l'origine d'un agencement spatial devenu incontournable. L'empreinte laissée sur l'espace aéroportuaire par ces préoccupations sécuritaires est incontestable. Néanmoins, depuis quelques décennies, les codes édictés par la sécurité aérienne ne sont plus les seuls à intervenir dans la conception et l'évolution de ces plateformes. Aujourd'hui les inquiétudes liées à la sûreté modèlent autrement le chantier permanent que constitue l'aéroport.

A la sécurité s'ajoute la sûreté, nouvelle obsession des gestionnaires d'aéroports. Au cours du XX° siècle, le terme de sûreté a disparu du vocabulaire juridique au profit de celui de sécurité. Cela se justifie notamment par le fait que le latin ne distingue pas ces deux termes à l'étymologie commune. Cependant, à partir des années 1960 et 1970, les actes terroristes qui ont frappé les aéroports ont rendu nécessaire la réintroduction de ce terme, soulignant alors les nouvelles préoccupations de leurs gestionnaires. Compte tenu de l'internationalité du trafic aérien, l'aéroport est devenu un haut lieu de la mondialisation et donc une cible de choix pour les terroristes souhaitant faire entendre leurs revendications. Ainsi, entre 1968 et 1978, 400 détournements d'avions ont été recensés, ayant touché plus de 75 000 passagers, s'en sortant pour la plupart indemnes (GORDON, 2008). Certains d'entre eux ont particulièrement marqué les esprits, comme le détournement, en 1970, de trois avions par les pirates de l'air palestiniens du FPLP (qu'ils ont ensuite fait exploser sur l'aéroport de Zarka en Jordanie), ou celui plus tardif du vol Paris - Alger en 1994 par quatre membres du Groupe Islamique Armé (GIA). Ces épisodes terroristes ont culminé avec les évènements du 11 septembre 2001, fomentés par Al Qaida et suivis depuis par plusieurs tentatives heureusement avortées. En réponse à ces assauts répétés, les aéroports ont adopté des mesures de sûreté drastiques. Celles-

ci ont pour caractéristique de se rapporter à la protection des personnes, du fret, des installations et des matériels contre les actes de malveillance volontaire, autrement dit, contre les attentats terroristes[280]. C'est en cela que la sûreté se distingue de la notion de sécurité. La sûreté vise à protéger l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites : il s'agit de l'ensemble des mesures prises contre les actes de malveillance. Le manuel de sûreté de l'OACI (Chapitre 1er) donne de « l'acte d'intervention illicite » la définition suivante : « *Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, à savoir : capture illicite d'un aéronef en vol, capture illicite d'un aéronef au sol, prise d'otages à bord ou dans un aéroport, intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique, introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles, communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol (de passagers, de personnels navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile)* ».

L'OACI édicte des normes et des recommandations de sûreté, adoptées par tous les aéroports membres de l'organisation, et ayant pour vocation de faire des installations aéroportuaires (terminaux fret et passagers, pistes, zones techniques) des espaces sûrs et ayant des transcriptions spatiales fortes. Un véritable urbanisme sécuritaire semble être en expérimentation sur les plateformes aéroportuaires.

B. Dispositif sécuritaire du visible à l'invisible

La sûreté en vol est garantie par des contrôles et mesures strictes au sol, fortement inscrites dans les terminaux (aussi bien de fret que de passagers). L'expression spatiale la plus manifeste est la bipartition de l'espace aéroportuaire.

1. Dispositif de contrôle et urbanisme sécuritaire : l'expérience du franchissement

Celle-ci semble à première vue clairement définie : l'aéroport se compose d'une zone publique, accessible à tous, et d'une zone réservée dans laquelle seuls les usagers dotés d'un document valant autorisation (billet ou badge) sont autorisés à entrer. La bipartition s'opère par le tracé d'une limite continue entre ces deux zones, parcourant l'ensemble de la plateforme, courant dans les terminaux passagers et

[280] Source : http://www.dgac.fr/html/quisomme/index_surete.html (Dernière consultation le 24 mai 2015).

serpentant dans la zone de fret afin de maximiser les contacts et favoriser l'exploitation maximale de ce différentiel spatial[281].

La limite est ressentie comme discontinuité et expérimentée par les usagers lors de son franchissement, qui s'opère en certains points des terminaux ou de la zone aéroportuaire, les Postes Inspection Filtrage, plus communément appelés « PIF » ou « filtres » par les employés qui les fréquentent au quotidien. Ces PIF sont visibles dans les terminaux à travers une mise en scène qui participe à rassurer le passager sur la sûreté de son voyage à venir, et que l'on retrouve partiellement dans les PIF fréquentés par les employés de la zone de fret[282] : les poteaux de balisage des files d'attente, les hôtesses orientant les flux vers les postes les moins chargés, les portiques détecteurs de métaux, les appareils à rayon X, les agents de sûreté chargés de vérifier les papiers d'identité du passager, dispositifs souvent complétés par une fouille manuelle, etc[283]. Ce n'est qu'en ces points que la limite de la zone de sûreté se révèle aux yeux des usagers. Le passager participe activement à ces contrôles par le biais d'une anticipation des procédures, qui le conduit à sortir son ordinateur de sa housse, jeter sa bouteille d'eau, oter sa ceinture, etc. avant même que l'agent le lui demande. Ainsi, le passager accélère le mouvement et participe à l'efficacité du dispositif, esquissant une servitude volontaire.

Les employés, travaillant en zone de sûreté, fréquentent quotidiennement ces PIF : le passage du filtre est alors une des principales étapes de leur cheminement journalier régulièrement évoquée lorsque je leur demande de raconter le fil de leurs journées. Ceux-ci disposent de PIF disséminés sur l'ensemble des zones techniques et zones de fret, parcourant la limite entre zone réservée et zone publique. Pour le personnel navigant, ce franchissement s'opère à l'intérieur des terminaux, par les mêmes filtres que les passagers (ils bénéficient néamoins d'un laisser passer, leur uniforme leur permettant d'éviter la longue file d'attente). Pour tous, le franchissement relève de l'habitude, pour certains, il s'agit même d'une procédure spatiale affleurant à plusieurs reprises dans leur cheminement journalier. Christophe, chaudronnier chez Fenwick Linde, présente ainsi les étapes qui jalonnent sa journée de travail : « *j'entre sous douane pour dépanner les chariots élévateurs ou les chariots à bagages du client. Je vais chercher le matériel et le chariot et on le passe hors douane. On le répare à l'entrepôt, puis on le ramène chez le client sous douane* » (questionnaire-entretien

[281] Il faut ici bien différencier la limite entre zone réservée et zone publique de la frontière. Si la première est continue sur l'ensemble de la zone aéroportuaire, la seconde est, discontinue, à géométrie variable, « labile » comme la soigneusement présenté Jean-Baptiste Frétigny dans sa thèse portant sur les mobilités des passagers : il faut ainsi remarquer la distinction entre zone publique et zone réservée de celles entre zones douane et sous douane, ou encore entre zones Schenghen et internationale (FRETIGNY, 2013 : 418).
[282] Les files d'attente en moins, l'affluence n'étant pas la même.
[283] Pour les bagages de soute, l'inspection filtrage est réalisée au moyen d'appareils de détection d'explosifs (EDS) et de tomographes. Elle s'opère à l'abri des regards, souvent dans les sous-sols du terminal.

n°22, 06/09/2011). À ce système spatialement statique s'ajoutent des patrouilles ambulantes armées déambulant dans la zone réservée des terminaux, renforçant le dispositif de sûreté.

Le PIF est l'emblème du dispositif sécuritaire et fait partie intégrante du paysage aéroportuaire. L'aéroport innove sans cesse dans le domaine du filtrage afin de s'adapter aux nouvelles menaces terroristes, à l'image du scanner corporel[284] à ondes millimétriques, dont la mise en service date de 2010 aux États-Unis après une tentative d'attentat sur un vol Amsterdam-Detroit de Northwest Airlines. Une innovation actuelle consiste à associer, à ces scanners corporels une intelligence artificielle afin qu'une machine et non plus un homme lise l'image produite par le scanner, évacuant toute question de pudeur et d'atteinte à l'intégrité des personnes. Ces nouvelles technologies sont progressivement transférées en ville, dans les espaces à risque à l'image des portiques électromagnétiques à l'entrée des musées, des bibliothèques (bibliothèque du centre Pompidou), des administrations accueillant du public (comme le siège de l'ONU à New York), etc. Les innovations sécuritaires de l'aéroport sont au service et transférées à la ville.

2. *Le passager de verre : la dissimulation du dispositif sûretaire*

Si le PIF cristallise l'obsession de sûreté dans l'aéroport, la surveillance et le contrôle de l'usager aéroportuaire est loin de s'effectuer uniquement au moment du franchissement des checkpoints. Tout au long de son cheminement, celui-ci est soumis à une surveillance qui veut se faire croire sans faille, semble-t-il. Le travail de sécurisation de l'aéroport s'appuie sur une combinaison de mesures humaines et techniques. Ainsi, si l'étape la plus marquante des usagers dans leur cheminement reste le passage des contrôles, leur identité est en réalité vérifiée à de nombreux *check points*, assurant la traçabilité de l'individu. Le passager décline son identité à de nombreuses reprises : lors de enregistrement en zone publique, lors de son passage de la douane si sa destination est internationale (après le PIF), lors de ses achats détaxés dans les boutiques *duty free* en zone réservée (la détaxe est conditionnée à la présentation d'un billet vers une destination hors Schengen à Paris-CDG), ou encore lors de son embarquement dans l'avion.

Pour l'employé, son identité s'affiche en permanence, bien au-delà des checkpoints, par le biais de son badge qu'il a pour obligation de porter ostensiblement et de présenter à chaque demande, accompagné de sa carte d'identité. Les contrôles sont très fréquents sur le tarmac et les *taxiways*, de la part de la

[284] Le scanner corporel sert à détecter les objets, notamment les armes et les explosifs qu'une personne mal intentionnée pourrait avoir caché sous ses vêtements. Cette technologie permet d'éviter une fouille au corps plus chronophage.

gendarmerie des transports aériens ou des contrôleurs des vols à l'approche des avions et peuvent parfois complexifier leur tâche.

A ce dispositif humain ambulant de contrôle s'ajoute un dispositif technique de vidéosurveillance massif. Depuis 2003, Aéroports de Paris installe plus massivement des caméras de vidéo-surveillance dans l'aéroport. Le budget atteint les 10 millions d'euros par an sur 5 ans, avec pour objectif de placer à terme 6 800 caméras. L'implantation de ces caméras de surveillance est polytopique (elles pullulent sur l'intégralité de la zone aéroportuaire, aussi bien en zone publique qu'en zone réservée) et leur agencement alterne entre affichage et discrétion, voire dissimulation. Leur raison d'être est à la fois la dissuasion des actes de malveillances mais aussi la surveillance des passagers et des bagages. J'ai ainsi pu expérimenter la puissance de cette surveillance active des personnes fréquentant les terminaux. Munie de mon autorisation non visible de circuler et d'interroger les passagers en zone publique de Paris-CDG, j'ai parcouru trois semaines durant les différents terminaux sous l'œil des caméras. Au bout de cinq jours seulement, alors que j'empruntais un escalator, une personne en costume m'interpella sans présentation préalable, me demandant ce que je faisais dans les terminaux depuis plusieurs jours, puis me demandant expressément de lui présenter mon autorisation d'exercice. Sa curiosité satisfaite, il disparut comme il était arrivé. Je ne fus plus jamais sollicitée durant les jours suivants.

Planche photographique n° 65 : L'omniprésence des caméras de surveillance

Photographie : L.Drevet-Démettre, janvier 2014

Ce dispositif sécuritaire se dote également d'une dimension dématérialisée et totalement, à l'instar des fichiers de renseignements dont la consultation et/ou la constitution est déclenchée à l'instant même de l'expression du désir du franchissement par l'usager aéroportuaire. Pour les employés, comme je l'ai présenté plus en avant, la consultation des fichiers de renseignement est lancée lors de sa demande de badge qui vaut autorisation de franchissement et de pénétration en zone

aéroportuaire et plus strictement en zone réservée. Pour les passagers, celle-ci est déclenchée en deux temps :

- Lors de sa réservation de voyage, le passager se retrouve inscrit par la compagnie aérienne dans le *Passenger Name Record* (PNR), récapitulant toutes les informations nécessaires pour établir une réservation de vol : les dates du voyage, l'itinéraire, les informations figurant sur le billet, les coordonnées du passager, son itinéraire de voyage, son numéro de siège, le nom de l'agent de voyages auprès duquel le vol a été réservé, le moyen de paiement utilisé, le numéro du siège et des données relatives aux bagages, les passagers avec lesquels il voyage, les réservations d'hôtels, les services demandés, etc. Dès lors, ces informations relevant de la vie privée se retrouvent partagées avec les autorités judiciaires nationales, qui les croisent avec les fichiers des personnes recherchées ou fichées comme dangereuses. Au-delà, ce fichier offre potentiellement la possibilité de tracer le profil des passagers, notamment en révélant leur appartenance religieuse, leur état de santé, leurs ressources, à travers les préférences en termes de repas, leurs demandes en termes d'assistance en cas de handicap, ou encore leur moyen de paiement. Les États-Unis, le Canada, l'Australie et le Royaume-Uni partagent déjà ces données, l'Union Européenne est bien plus réticente et hésite encore à l'attitude à adopter face à ce fichier.
- Lors de son enregistrement (en ligne ou au guichet dans les terminaux), le passager déclenche ensuite son inscription sur un autre fichier par la compagnie : l'*Advanced Passenger Information System* (APIS). Il s'agit d'une procédure de sureté consistant à transmettre aux autorités d'immigration de certains États, au moment du départ des vols, des informations chiffrées et codées concernant les passagers et les membres de l'équipage, saisies au préalable par les agents de voyage ou les compagnies aériennes, et activées lorsque le passager s'enregistre (Annexe n° 10). Il s'agit des données figurant sur le passeport auxquelles s'ajoutent des données complémentaires (adresse de destination, numéro de visa, etc.) fournies par les clients, le point de passage frontalier utilisé pour entrer sur le territoire des Etats membres, le code de transport, les heures de départ et d'arrivée du transport, le nombre total des personnes transportées et le point d'embarquement initial. Il existe moins de données APIS que de données PNR. La procédure s'applique pour les pays suivants : Afghanistan, Afrique du Sud, Canada, Corée du Nord, Cuba, Émirats Arabe Unis, États-Unis, Inde, Iran, Japon, Mexique, Pakistan, Syrie, Yémen, Qatar.

Le dispositif sécuritaire se dote d'un système dématérialisé, déclenché lors de l'enregistrement du passager dans le terminal (APIS), voire en amont lors de l'achat du billet d'avion, parfois plusieurs mois avant son entrée dans l'aéroport. Le passager est mis à nu. À travers ces informations soigneusement consignées, l'objectif est d'opérer une radiographie la plus complète possible de cet individu venu se perdre dans l'aéroport. Par sa fréquentation du terminal, le passager expérimente sa nouvelle condition de « citoyen de verre » (SOFSKY, 2007), inaugurant ainsi les mutations qui s'exerce dans l'espace urbain depuis quelques années[285].

> « Il y a très longtemps que les gens se sont habitués aux caméras, aux cartes de fidélité et aux courriels publicitaires. Certaines choses paraissent pesantes, d'autres inévitables, beaucoup sont invisibles et inconnues. Les caméras promettent la sécurité, la saisie des données personnelles apporte un certain confort. Hormis quelques moments de mauvaise humeur, le citoyen de verre apprécie les facilités que lui apporte l'ère digitale. Il renonce, sans rien y trouver à redire, à être anonyme, inaccessible, hors du champ d'observation. Il est totalement insensible à la perte de la liberté individuelle. Il ne devine même pas qu'il y a quelque chose à défendre. (…)
>
> L'individu n'a plus aucune possibilité de changer de masque et de devenir un autre que lui-même. Il ne peut ni se métamorphoser, ni disparaître provisoirement. Son corps est régulièrement scanné, sa biographie enregistrée, son mode de vie consigné » (SOFSKY, 2007 : 19)

La vocation expérimentale de l'aéroport en termes de sécurité et de sûreté passe également à travers les premières applications de la technologie biométrique. Apparue à l'aube du XXIème siècle, elle a pour objectif l'identification des personnes, en fonction de caractéristiques biologiques (empreintes digitales, structure du visage, rétine, etc.). Elle est progressivement appliquée à l'ensemble de la société aéroportuaire. Du côté des passagers, la biométrie est expérimentée à travers les sas biométriques permettant de réaliser les formalités douanières rapidement, en évitant le contrôle traditionnel des aubettes, pour ceux qui sont dotés de passeports biométriques. Le dispositif PARAFES (Passage Automatisé Rapide Aux Frontières Extérieures Schengen) a été mis en place depuis 2009 à Paris-CDG, garantissant un contrôle automatisé de l'identité des passagers par lecture des empreintes digitales (Figure n° 33). L'aéroport compte aujourd'hui 27 sas de ce type, principalement concentrés dans le T2E, où se concentrent les destinations lointaines. Cette nouvelle technologie engendre un nouveau fichage des passagers au sein d'un fichier, faisant

[285] Il peut être fait références au numéro 133 de février-mars 2014 du magazine *Manière de voir* produit par *Le Monde Diplomatique* dont le titre était « Souriez, vous êtes filmés », dont les articles témoignent de la diffusion dans tous les espaces de la vie quotidienne, y compris les espaces dématérialisés, de dispositifs de surveillance. Stephen Graham revient également sur cette idée en axant son raisonnement sur l'espace urbain, dans son ouvrage *Villes sous contrôle. La militarisation de l'espace urbain* (GRAHAM, 2012).

partie intégrante du système PARAFES, qui inquiète les associations, notamment la CNIL (Commission Nationale Informatique et Libertés) : les informations transmises par le sas de sécurité alimentent un fichier central, utilisé pour vérifier si le passager identifié n'est pas recherché dans un des pays de l'espace Schengen.

Figure n° 33 : Le dispositif PARAFES (Terminal 2E – Paris-CDG)

Source : http://www.morpho.com/identification/news-and-publications-686/les-aeroports-francais-a-l-heure-du-sas-biometrique?lang=fr

Source : http://www.parafe.gouv.fr/category/vous-possedez-un-passeport-biometrique-francais

La biométrie est également expérimentée au quotidien par les employés exerçant en zone réservée. Depuis juillet 2004, leurs badges ont été dotés d'une puce, comportant des données biométriques. À chaque passage par un poste d'inspection et filtrage pour accéder en zone réservée, le badge est lu, identifié par les données biométriques, et la photographie de son titulaire s'affiche sur un écran. Le surveillant vérifie que l'image qui apparaît est bien celle de la personne qui se trouve devant lui et contrôle sa pièce d'identité. L'adoption de la biométrie « fluidifie le passage des personnels' en même temps qu'elle apporte un 'véritable renforcement de la sécurité » (ISERTE, 2008 : 36).

L'espace aéroportuaire semble présager des évolutions futures de la surveillance et du contrôle de l'individu dans l'espace urbain. Wolgang Sofsky annonce une société future où l'on « *n'aura même plus besoin de caméras vidéo si chacun se promène un jour avec une carte personnelle permettant de le localiser à n'importe quel instant.* » (SOFSKY, 2007 : 21). Il s'agit ni plus ni moins des mécanismes de contrôle aéroportuaires : les badges que les employés portent sans cesse autour du cou sont certes des laisser-passer mais aussi et surtout des mouchards, permettant d'informer les instances surveillantes des horaires d'entrée et de sortie de chaque zone aéroportuaire. Ce sont des outils assurant la traçabilité de l'employé : le passage au PIF de l'employé déclenche une consultation du fichier récapitulant les zones pour lesquelles il a une autorisation d'accès et un enregistrement de l'heure de son passage. De plus, un enregistrement presque simultané du passage de deux employés peut indiquer quelles personnes les ont accompagnés.

3. *Hiérarchisation des espaces surveillés*

Dans l'espace aéroportuaire, *Big Brother* est certes partout, mais l'intensité de la surveillance varie en fonction des espaces. Le risque n'est pas invariant dans la zone aéroportuaire : une hiérarchie des espaces à risque peut se dessiner. Ainsi le dispositif est-il allégé dans les zones épargnées jusqu'à présent par les actes de malveillance voire de terrorisme. Dans ce domaine, les informations sont très difficiles à obtenir et font l'objet d'une communication extrêmement maitrisée. Les remarques suivantes s'appuient sur des informations récoltées au détour de conversations informelles avec certains acteurs de la plateforme et surtout sur le précieux travail de recherche du CETEL portant sur la vidéosurveillance à l'aéroport de Genève (CETEL, 2006[286]) : les citations suivantes sont extraites des enquêtes menées pour l'établissement de ce rapport. Au regard de ce faisceau d'informations très incomplet, il semble que le tarmac fasse ainsi l'objet d'une surveillance moins active que les terminaux. En effet, les caméras sont bien présentes mais le dispositif n'est pas complet : une personne n'est pas systématiquement placée derrière ces caméras. Elles n'ont souvent pour vocation que l'enregistrement du déroulé des atterrissages, décollages, circulation des aéronefs et des groupes techniques, et des actions des techniciens : « *Tout ce qui est sur le tarmac doit être contrôlé. Il n'y a personne sur le tarmac qui n'ait rien à y faire. Sur le tarmac, dans notre logique, il n'y a plus ni vol, ni colis suspect. Tous les bagages qui s'y trouvent ont été préalablement contrôlés. Nous nous focalisons donc sur d'éventuels problèmes liés aux avions. Il s'agit vraiment d'un autre usage*

[286] CETEL, 2006, *Vidéosurveillance et risques dans l'espace à usage public, Représentations des risques, régulation sociale et liberté de mouvement.* Fribourg, Genève et Lausanne, Université de Genève. Ressource en ligne : http://www.unige.ch/droit/cetel/recherches/videosurveillance/travauxCETEL55.pdf (dernière consultation le 17 mars 2015)

des caméras. (Opérateur 2 COPSI) ». Le terminal est privilégié par la surveillance active, dans la mesure où il est plus susceptible de s'y produire quelque chose.

La hiérarchisation des espaces à risque par le dispositif sécuritaire s'observe également à l'intérieur des terminaux, fondée sur la distribution spatiale des risques. Les caméras sont présentes en nombre dans les espaces les plus sensibles et sont plus discrètes dans les espaces balisés. Cela est manifeste pour la zone de transit, caractérisée par un sous-équipement en caméras par rapport aux autres zones de l'aéroport : le risque y est prétendu plus faible, les bagages et les hommes ayant déjà été contrôlés, comme sur le tarmac. Le passage des portiques électromagnétiques et des rayons X évacuent le risque de colis abandonnés et piégés (notamment à l'explosif), ou de violences avec armes. À cela s'ajoute la nécessité d'être muni d'un billet d'avion pour accéder à la zone réservée : toute population à risque semble donc écartée. Par conséquent, la zone publique semble être la zone la plus critique et sous haute surveillance.

L'intensité des flux différencie plusieurs sous-espaces à risque dans la zone publique. Les principaux risques pris en compte par les opérateurs de la sécurité y sont de deux ordres : les colis suspects ou bagages abandonnés et le vol de bagages et de mallettes. Les gares ferroviaires (à l'image de la gare TGV dans le terminal 2 de Paris-CDG) sont des lieux très fréquentés, propices à l'abandon de colis suspect notamment et donc très surveillés. Les espaces à haute densité de personnes sont également sous haute surveillance : les *check-in* au niveau départ et les nombreuses agences au niveau arrivée par exemple. Occupés à autre chose, les passagers relâchent leur attention et la foule dissimule, facilitant le travail des voleurs. Les acteurs en sont souvent des bandes organisées ou des individus isolés empruntant aux codes vestimentaires de l'aéroport qui rassurent. Le costume-cravate est régulièrement adopté par les voleurs opérant dans les terminaux : « *Nous entendons dire bien souvent que le voleur a la casquette de basketteur et le style rappeur. Or nous constatons, en tout cas dans les vols que nous avons identifiés ici à l'aéroport – mais aussi dans d'autres endroits comme la gare – que les voleurs ne sont pas forcément des gens mal habillés. Ce sont des personnes qui passent très bien dans la population en général. Ils sont bien habillés, rarement tout jeune. Il y a même des papis, bien habillés. Leur look est plutôt du style bon chic bon genre ; costume, cravate. Il s'agit vraiment de personnes qui passent inaperçues, dont nous ne nous méfions pas. La personne mal habillée… au contraire, elle fait tout de suite peur*. (Opérateur 1 COPSI) ». Ce qui le différencie des autres passagers est son comportement, son « immobilité », sa station longue dans le terminal : il attend tout simplement, sans porter son regard sur les panneaux d'informations, sans chercher de guichet d'enregistrement ou de porte d'embarquement : « *Les gens qui attendent quelqu'un, qui vont voir les retards, les arrivées ont un comportement bien différent. Un voleur de mallettes ne regarde pas ce genre de choses. Il ne regarde pas les portes*

de sortie, il porte son attention sur les gens qui sont là. Il observe les gens, il ne regarde pas les arrivées. Par ce biais, nous arrivons à le repérer. (Opérateur 1 COPSI) ».

Enfin, la hiérarchisation de l'intensité sécuritaire est spatiale mais également temporelle/ponctuelle. Certains vols sont à haut risque et cristallisent les tensions. Un renforcement du dispositif a alors lieu temporairement autour de l'avion sur le tarmac et de son prolongement à l'intérieur du terminal de son arrivée jusqu'au départ de l'aéronef. C'est le cas des vols pour Tel Aviv[287], classés sensibles. Le renforcement du contrôle et de la surveillance débute par la carte d'embarquement du passager, affublé de quatre « S » (SSSS), censé attirer l'attention des policiers au moment du PIF : un passager porteur de ce type de carte devra se plier à des modalités de contrôle plus sévères (retirer ses chaussures, fouille au corps systématique, etc.). Volant sur un vol sensible, le passager est perçu comme « suspect ». Possesseur d'un passeport israélien et d'une carte d'embarquement aux quatre S, le journaliste Marc Femsohn raconte son expérience dans un article de son blog « Destination Tel Aviv ? À Roissy vous êtes suspect ». Il rapporte ainsi les propos des agents de sûreté auxquels il a eu affaire : « *J'arrive au contrôle accueilli par des jeunes filles à qui je tends ma carte d'embarquement et mon passeport français. Immédiatement, l'une d'elles m'apostrophe avec son accent des banlieues : « Msieu, vous êtes suspect, il faut que vous enleviez vos chaussures et votre ceinture!* »[288] Ce traitement de faveur se poursuit à l'embarquement, où un nouveau contrôle de sécurité a lieu auprès d'un petit nombre de passagers, choisis au hasard. A ce dispositif de contrôle s'ajoute un dispositif de surveillance humaine renforcée, visible et ostentatoire, par le biais de policiers et soldats armés déployés ponctuellement lorsque ces individus sortent de la masse des passagers pour s'afficher comme passager du vol Tel Aviv, à savoir les guichets d'enregistrement des compagnies en zone publique et les salles d'embarquement en zone réservée. Ce renforcement sécuritaire se prolonge sur le tarmac, aux abords de l'avion, à proximité duquel des militaires armés sont également postés, soumettant les employés à des contraintes peu rencontrées sur d'autres vols moins « sensibles ».

Une autre temporalité du renforcement sécuritaire est celle des épidémies. La sécurité sanitaire fait partie intégrante du dispositif de contrôle de l'infrastructure. La transnationalité de l'aérien a fait des aéroports une porte d'entrée des virus venus du monde entier, transformant une épidémie en pandémie. Des mesures drastiques sont prises pour restreindre l'entrée sur le territoire des cas identifiés à risque. Ainsi, en 2009, lors de l'épidémie de grippe A/H1N1 dont le foyer identifié était le Mexique, un arrêté du ministère de la santé et des sports et de celui de l'écologie et du

[287] La compagnie Air France entre autres exerce trois vols quotidiens vers cette destination « sensible ».
[288] Article du 1er septembre 2012, https://louyehi.wordpress.com/2012/09/01/destination-tel-aviv-a-roissy-vous-etes-suspect-par/ (Dernière consultation le 16 mai 2014).

développement durable[289] donna des consignes destinées aux aéroports ouverts au trafic international en France, dont Paris-CDG. Des affiches de sensibilisation devaient être placardées dans tous les terminaux, aux niveaux départ et arrivée, afin d'informer les passagers des précautions à prendre mais également pour leur permettre d'interpréter leurs symptômes et de se signaler alors aux autorités.

Planche photographique n° 66 : L'affichage préventif contre le risque épidémiologique

Affiche placardée dans le terminal 2E et message diffusée sur écran à la gare du CDG-VAL au Roissypôle

Cliché : L. Drevet-Démettre, Juin 2009

Le personnel navigant des vols sanitairement sensibles avait pour consigne de tenter d'identifier les cas suspects durant la traversée et d'en informer les autorités au sol, notamment par le biais d'un questionnaire que le passager devait remplir durant le vol. Si un cas suspect est détecté, l'aéronef est alors dérouté vers une aérogare désaffectée à Paris-CDG, afin d'y effectuer les contrôles sanitaires et de laisser les passagers en observation et en isolement. Certains autres aéroports s'étaient dotés de scanners thermiques, contrôlant par infrarouge la température des passagers en provenance d'Amérique Latine. Si un cas suspect est détecté puis confirmé par le

[289] Arrêté du 29 avril 2009 relatif aux obligations des aéroports ouverts au trafic international et au contrôle sanitaire aux frontières

centre médical de l'aéroport, des fiches de traçabilité sanitaire sont distribuées et remplies par les passagers, conservées 14 jours.

Les épisodes de tension sanitaire sont réguliers. Le dernier en date, le virus Ebola en 2014, est à l'origine d'une anxiété plus grande encore que lors des épidémies précédentes, parce que considéré comme une des plus grandes menaces sanitaires de ces cinquante dernières années. Lorsque les vols desservant les foyers de diffusion ne sont pas purement et simplement annulés[290], des mesures de mitigation sont adoptées. Le 16 octobre 2014, celles-ci sont mises en place à l'aéroport de Paris-CDG : si le passager revient de Guinée, il doit alors remplir un questionnaire dans l'avion et laisser les équipes médicales lui prendre sa température lorsqu'il posera le pied sur le tarmac, au pied de la passerelle avant même son entrée dans l'aéroport.

Tableau n° 36 : Epidémies, pandémies et mesures additionneles de contrôle des passagers à l'aéroport

Année	Épidémies	Mesures additionnelles de contrôle des passagers
2014	Ébola	Questionnaire et prise de température des passagers en provenance de Guinée à la passerelle, avant l'entrée dans l'aéroport de Paris-CDG
2009	H1N1	- Expérimentation des scanners thermiques dans les aéroports japonais, chinois et thaïlandais - Mise en place de terminaux spéciaux en France à destination des passagers provenant du Mexique
2004	Grippe aviaire	- Expérimentation des caméras thermiques à l'aéroport de Pékin puis diffusion à de nombreux aéroports mondiaux, y compris français (Orly)

4. Le dispositif sécuritaire du terminal : un système complexe

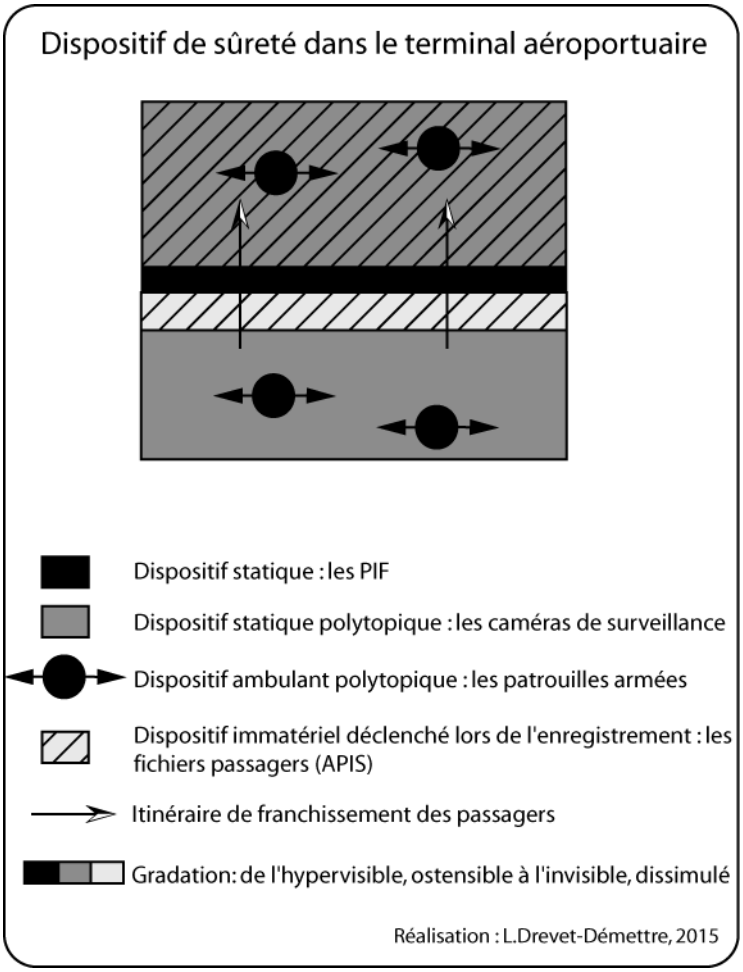
Le dispositif sécuritaire mis au point dans l'espace aéroportuaire s'affiche alors comme un système complet et complexe, mobilisant quatre composantes

[290] Fin août 2014, Air France avait décidé de suspendre ses vols en direction de Free Town, la capitale de la Sierra Leone, autre pays fortement touché par le virus.

complémentaires en termes de visibilité et de mobilité dans les terminaux. Il faut également distinguer surveillance humaine et surveillance médiatisée :

- Les PIF forment le versant statique du dispositif, à l'implantation ponctuelle, visibles et mis en scène de l'espace du terminal ;
- Les caméras de surveillance complètent ce versant statique mais profitent d'une implantation polytopique ;
- Les patrouilles lourdement armées forment le versant ambulant et extrêmement visible du dispositif, rappelant à chaque ronde au passager patientant dans les terminaux, le risque qu'il court en prenant l'avion et en séjournant dans l'aéroport ;
- Enfin, le dispositif est complété par un versant dématérialisé et déterritorialisé : les fichiers d'informations des passagers, déclenché à l'enregistrement de ceux-ci à leur arrivée à l'aéroport, voire même chez eux, au moment de l'achat en ligne de leur billet.

Figure n° 34 : Dispositif de sûreté dans le terminal aéroportuaire



Depuis quelques années, face à l'accroissement de la menace terroriste, le recueil et la diffusion des données concernant les passagers font débat. Si celles-ci sont largement recueillies et échangées au Royaume-Uni, aux États-Unis, en

Australie ou encore au Canada, l'Union Européenne demeure plus réticente à divulguer ces informations relevant de la vie privée des usagers. En France, les perceptions évoluent. Depuis la loi du 23 juillet 2006, sur la lutte contre le terrorisme, de nouvelles dispositions relatives à la sécurité et aux contrôles transfrontaliers ont été adoptées pour faciliter le recueil et l'exploitation des données relatives aux informations sur les voyageurs APIS / PNR. La mise en œuvre de la loi du 23 janvier 2006 a abouti à la création du Fichier des passagers aériens par un arrêté du 19 décembre 2006. Cette expérimentation ne concernait que les données APIS des passagers des vols directs en provenance et à destination de l'Afghanistan, du Pakistan, de l'Iran, de la Syrie, du Yémen. Plus récemment, Le Premier Ministre français Manuel Valls semble être passé à la vitesse supérieure et a appelé le Parlement Européen "*à prendre enfin toute la mesure de ces enjeux, et à voter, comme nous le lui demandons depuis deux ans, avec l'ensemble des gouvernements, à adopter ce dispositif qui est indispensable*" dans la lutte contre le terrorisme notamment (cité par le *Nouvel Observateur* du 17 janvier 2015, discours prononcé peu après les attentats terroristes ayant visé le journal satirique Charlie Hebdo, dont les principaux acteurs s'étaient rendu en Turquie par voie aérienne pour rejoindre la Syrie ensuite. Le climat était donc propice et rendait ce discours acceptable alors même que ce fichier est considéré par l'Europe comme une atteinte au droit à la vie privée)[291].

C. Expérimenter la ville sûre

La sûreté modèle donc l'aéroport. Les mesures et les dispositifs de contrôle et de surveillance sont drastiques. Ils empiètent parfois sur le droit aux libertés individuelles de l'usager.

1. L'acceptabilité du dispositif sécuritaire…

Certains éléments de ce dispositif ont cristallisé ou cristallisent encore cette atteinte à la vie privée, à l'image du scanner corporel qui, lors de sa mise en place en 2006 en Amérique du Nord puis en 2010 en France[292], a fait couler beaucoup d'encre. L'interrogation était sanitaire (les ondes millimétriques présentent-t-elles un risque pour les passagers ?) mais concernait surtout la dignité des personnes physiques. En effet, traversant les vêtements, les ondes produisent une image holographique du corps nu de l'usager, atteignant l'intimité des passagers. Malgré les réticences et les inquiétudes largement relayées dans les médias, les scanners corporels sont installés

[291]Source :http://tempsreel.nouvelobs.com/attentats-charlie-hebdo-et-maintenant/20150116.OBS0144/terrorisme-le-pnr-ou-fichier-des-passagers-aeriens-pour-quoi-faire.html (Dernière consultation le 24 mars 2015).

[292] Adoptée le 8 février 2010, la loi d'orientation sur la sécurité intérieure, ou Loppsi 2, autorise "l'expérimentation", pendant trois ans, de scanners corporels dans les aéroports (articles 25 de la loi et L282-8 du Code de l'aviation civile). La réglementation européenne les a adoptés fin 2011, autorisant alors leur généralisation, alors que jusque-là seules les expérimentations étaient acceptées par Bruxelles.

dans les aéroports. En avril 2010, le premier scanner corporel est testé dans le T2E de Paris-CDG, pour les vols en direction des États-Unis, révélant une exceptionnalité géographique. Certes, des gardes fous ont été posés, à savoir le floutage du visage sur l'écran, ainsi que l'isolement de l'opérateur analysant l'image, qui ne connaît pas l'identité de l'individu qu'il contrôle. En France, la Loppsi 2 interdit également le stockage des images pour éviter les dérives observées aux États-Unis notamment. Le passager peut également refuser de se faire scanner. D'autres éléments du dispositif interrogent les droits des usagers aéroportuaires. Le fichage par le biais du PNR notamment est particulièrement débattu en Europe. Si les autorités américaines ont déjà accès à ces données depuis le 11 septembre 2001, pour les vols aériens concernant leurs pays, en France, il a fallu attendre les lois anti-terroristes de 2014 pour que les autorités y aient un accès facilité. Au-delà de la mise en place de ces transmissions entre professionnels du voyage et autorités nationales, les tensions encadrant l'échange inter-étatique de ces données PNR révèlent toute la complexité de l'atteinte du droit à la vie privée du passager. L'Union Européenne est ainsi réticente à donner accès aux PNR des États-membres aux autorités américaines, principalement parce que la sécurité des données personnelles quant à la vie privée présente des manquements, comparé à la réglementation européenne. Le dispositif de sûreté semble bien présenter quelques atteintes aux droits du passager et par extension de l'usager aéroportuaire[293]. Pourtant, l'ensemble de ces procédures font preuve d'un taux d'acceptation élevé au regard des contraintes qu'elles imposent à l'usager. Lors de mes enquêtes, les passagers ne se sont jamais plaints des contraintes sécuritaires. Celles-ci ne figurent que marginalement dans leurs centres d'attention, puisque seulement sept passagers sur 137 interrogés, soit seulement 5% de ceux ayant répondu à cette question[294], pensent à évoquer le passage des contrôles parmi les étapes jalonnant leur itinéraire dans le terminal. De même, chez les employés, les contrôles sont un inconvénient parmi d'autres dans leur vie aéroportuaire, présentant une gêne équivalente au bruit des avions. La surveillance n'est évoquée que par deux employés, révélant ainsi la faible conscience des dispositifs humains et techniques mis en place dans ce but.

[293] L'employé exerçant en zone de sûreté, filmé et contrôlé en permanence, fait également l'objet d'une enquête de voisinage, interrogeant sa vie privée, comme nous l'avons signalé précédemment
[294] Les « non réponses » ont été exclues du calcul.

Tableau n° 37 : Les inconvénients d'un travail à l'aéroport selon les employés

	Effectifs	Fréquence
Bruit	10	23,8%
Contrôles	10	23,8%
Autre	10	23,8%
Horaires décalés/variables	8	19,0%
+ Trajets/accès	7	16,7%
Aucun	5	11,9%
Pollution	4	9,5%
Foule	4	9,5%
Perte de temps/attente	3	7,1%
Stressant	3	7,1%
Surveillance	2	4,8%
Total / répondants	42	

Interrogés: 42 / Répondants: 42 / Réponses: 66. Pourcentages calculés sur la base des répondants (non réponses exclues). Question ouverte. Recodage effectué après analyse des occurrences les plus fréquentes. Classement décroissant.

De même, lorsqu'ils m'énumèrent les différentes étapes qui jalonnent une journée de travail type (comme je l'avais fait pour les passagers), les employés ne sont que 17, soit 41,5% à mentionner le passage du filtre. Pourtant, lorsque je les interroge directement sur le sujet de la sécurité en leur demandant comment ils vivent les contrôles sur la zone aéroportuaire, ils sont 35,7% à les trouver particulièrement contraignants. Cela signifie peut-être un haut degré d'internalisation de la contrainte.

Tableau n° 38 : Le vécu de la sécurité et de la sûreté chez les employés

	Effectifs	Fréquence
Pesant/Contraignant	15	35,7%
Normal	11	26,2%
Contrôle et surveillance permanents	10	23,8%
perte de temps inutile/carnaval	7	16,7%
Autre	5	11,9%
Peu ressentis	4	9,5%
Sécurisant	3	7,1%
Habitude	3	7,1%
"Ce n'est pas agréable, ""ce n'est pas bien"", les contrôles ont lieu trop souvent	1	2,4%
Total / répondants	42	

Interrogés: 42 / Répondants: 42 / Réponses: 59. Pourcentages calculés sur la base des répondants (non réponses exclues). Question ouverte. Recodage effectué après analyse des occurrences les plus fréquentes. Classement décroissant.

En effet, ces contrôles compliquent l'exercice du métier des employés aéroportuaires, notamment pour ceux qui doivent passer le filtre plusieurs fois par jour.

Damien, cariste, déchargeant les palettes des avions en zone de fret, en horaires décalés, exprime la pesanteur des mesures de sûreté : « *C'est pesant, les chaussures de sécurité, la tenue, le badge, le permis TZ, le permis pour pouvoir amener un couteau… il faut tout le temps vérifier qu'on a tout.* » (Questionnaire-entretien n°7). La répression figure parmi leurs principales préoccupations : « *Il faut toujours être prudent. Les contrôles sont tous les jours. Si t'as pas le badge, t'es un intrus. Sur les pistes, il faut un gilet, sinon t'as une amende de 135 euros. Sur les pistes, il faut faire attention de ne pas toucher les avions, si on touche, la gendarmerie du trafic aérien vient.* » (Julien, intérimaire, questionnaire-entretien n°4). De même, s'il faut un permis spécial pour circuler dans la zone réservée (Permis T), lors d'une infraction, des points sont retirés du permis B classique, terrestre, de l'employé. Finalement, ce n'est pas le principe d'être contrôlé et surveillé qui inquiète l'employé aéroportuaire, mais bien les impacts de ces contrôles systématiques et fréquents, en termes de sanction et de perte de temps.

Plusieurs facteurs pourraient venir expliquer ce consentement tacite des usagers aéroportuaires face aux procédures de contrôle et à la surveillance permanente de leurs actes. Le premier d'entre eux concerne la transcription spatiale de ces outils de régulation du risque : la télésurveillance repose pour l'essentiel sur le principe de voir sans être vue. L'invisbilité est évidemment un facteur d'acceptation majeure du dispositif sécuritaire. Même lorsque ces caméras sont apparentes, les usagers ne les remarquent plus, à l'image de l'absence totale d'évocation de ce volet du dispositif à travers les questionnaires et entretiens menés auprès des passagers et des employés. Le deuxième facteur est désigné par certains par l'expression du complexe de l'oie blanche : étant innocent et ne commettant pas d'actes illicites, les usagers aéroportuaires ne voient pas d'inconvénient à être placés sous surveillance, d'autant plus si les caméras sont destinées à assurer leur propre sécurité. Ce qui conduit au deuxième facteur explicatif : l'aéroport est un milieu particulièrement anxiogène, en raison de l'extrême médiatisation des actes de terrorisme et catastrophes aériennes. Dès lors, l'usager aéroportuaire est prêt à se mettre à nu et à accepter sa transparence pour assurer sa sécurité. Le discours de la peur semble effectivement être au service du développement du dispositif sécuritaire dans l'espace aéroportuaire. Il est intéressant de remarquer que la décision du renforcement progressif du dispositif est prise aux lendemains d'actes horrifiants : l'horreur et le choc ressentis par la société rendent alors acceptables des mesures

restreignant pourtant les libertés des usagers. Ce fut le cas de l'installation des scanners corporels qui, si elle fut sujette à polémique, ne rencontra guère l'opposition des passagers dans les terminaux, qui les traversaient docilement, sans véritables incartades. C'est aussi le cas, plus récemment, de l'évolution voulue par les autorités françaises, des échanges possibles du PNR entre les compagnies aériennes et les autorités, suite aux attentats de janvier 2015. Le Premier Ministre, Manuel Valls, a fait évoluer la position de la France quant à ces échanges[295], garantissant une transmission des données non plus seulement réactive[296] mais proactive entre les deux partis (ISERTE, 2008 : 37), et apostrophant la commission européenne sur la nécessaire mise en place d'un tel fichier à l'échelle de l'Union, celle-ci y étant jusque-là réticente. Face à ce déploiement sécuritaire, une part non négligeable de passagers paraît rassurée au regard des résultats des enquêtes menées dans les terminaux de Paris-CDG. Lorsqu'il leur est demandé s'ils se sentent plus en sécurité dans l'aéroport qu'en ville, 37 % des répondants répondent par l'affirmative, 14,1 % trouvent que l'ambiance est la même.

Tableau n° 39 : Le sentiment de sécurité des passagers aériens

Réponses	Effectifs	%
Ne sait pas	3	2,2%
Non	63	46,7%
Oui	50	37,0%
Pareil	19	14,1%
Total	135	

Toutefois, il est surtout intéressant de remarquer que, pour nombre d'entre eux, malgré la complexité et la richesse du dispositif, le sentiment d'insécurité n'est pas solutionné dans les terminaux (46,7 % des passagers interrogés ne se trouvent pas plus en sécurité dans l'aéroport qu'en ville). Il faut dire que ce sentiment d'insécurité est doté d'une certaine force de résilience, illustrant un des principaux paradoxes de la ville sûre : le système semble s'auto-entretenir. Pour certains, loin d'être rassurant, le renforcement du dispositif préventif des actes malveillants nourrit une inquiétude de plus en plus forte chez les voyageurs. Les tentatives de régulation tendent à augmenter le sentiment d'insécurité au lieu de le réduire. Face à ce déploiement sûretaire, le passager ressent la peur que celui-ci est censé chasser : l'architecte David Gaillard fait part sur son blog du sentiment de peur qui l'envahit alors qu'il évolue dans l'univers clos du terminal, songeant aux actes de terreurs qui

[295] Lors d'une intervention le 13 janvier 2015 à l'Assemblée Nationale. Cette sortie est le produit du constat de l'impuissance des services du renseignement quant aux déplacements des personnes à risque, notamment vers la Syrie et autres destinations propices à l'initiation aux Jihad.
[296] Les compagnies aériennes répondant aux demandes policières concernant les suspects spécifiques.

s'abattent régulièrement sur le monde aérien[297]. Chez les employés, l'insécurité n'est pas vraiment palpable et détectable dans leurs discours. Toutefois, un certain scepticisme ressort des entretiens, notamment avec les personnels navigants, en premier lieu les commandants de bord. Cyril en fait partie, pilote de ligne, il considère qu'il est normal de se plier aux procédures de filtrage, mais selon lui, « *cela ne sert à rien, on n'a pas besoin d'une lime à ongles pour crasher un avion. Mais ça fait partie du théâtre de l'aérien, c'est pour rassurer psychologiquement, c'est comme l'uniforme, c'est pareil.* » (questionnaire-entretien n°16). Vincent, commandant de bord chez Régionale, est plus radicale dans ses propos : la sécurité c'est « *bidon* », ce n'est qu' « *un prétexte économique* » : « *Le poste de filtrage est détestable. Les aéroports sont créateurs d'emplois fictifs en grand nombre. Les gens aux postes d'inspection filtrage sont bien trop nombreux et ne servent pas à grand-chose. On ne reviendra jamais en arrière car économiquement cela a créé beaucoup d'emplois. La dimension économique est énorme, la sécurité derrière est bidon. C'est d'une facilité déconcertante d'accéder au tarmac !* ».

2. *….à destination de la ville sûre*

Dans l'aéroport, l'usager accepte donc le dispositif sécuritaire, qui se resserre progressivement autour de lui, avec une facilité relativement déconcertante. Il accepte d'être considéré comme suspect tant que la preuve du contraire n'est pas apportée. Il accepte d'être contrôlé, fiché, fouillé, scanné, interrogé. Pour lui, ce sont les modalités nécessaires pour assurer sa sécurité lors de cette formidable prise de risque que constitue le voyage aérien. En cela, l'aéroport constitue un laboratoire pour la ville contemporaine particulièrement efficace, aussi bien en termes de dispositif d'acceptation qu'en termes de dispositif de contrôle et de surveillance généralisés. À travers cette instrumentalisation de la peur menant à un durcissement des mesures de contrôles et de surveillance, l'aéroport précède le discours de la ville sûre, devenu omniprésent dans les politiques de la ville depuis quelques années. En effet, la rhétorique de la peur appliquée à l'espace urbain est largement relayée dans les médias et dans les discours des politiques, notamment à grands coups de chiffres démontrant l'explosion de la criminalité. La ville s'érige de plus en plus comme un milieu anxiogène comme l'est l'aéroport. L'idée que la ville contemporaine serait minée par les fauteurs de troubles, la violence, la criminalité, figure en première ligne des discours politiques, reflétant sa place fondamentale dans les représentations collectives. Pourtant, si cette effervescence autour de l'insécurité urbaine est récente, celle-ci est un « élément constitutif de la vie urbaine et un de ses défis permanents » (ALONSO et alii, 2012 : 1). La ville est le royaume de l'insécurité depuis ses premières fondations, mais l'obsession sécuritaire est une préoccupation contemporaine : depuis quelques années, on assiste à une forte médiatisation et

[297] Source : http://carnetzigzag.tumblr.com/post/74366650609/laeroport-comme-prefiguration-de-la-ville (Dernière consultation le 24 mars 2015).

politisation du thème. Le dispositif de régulation, dont les technologies sont expérimentées dans l'aéroport, envahit progressivement les espaces urbains, comme l'illustre la vidéosurveillance. Son déploiement dans les villes françaises est marqué par trois temps législatifs. Celle-ci est pour la première fois encadrée par l'État, par le biais de la Loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 dite LOPS. Il s'agit d'autoriser ces systèmes dans les lieux publics où il existe un risque de vol ou d'agression : les lieux de transport, tels que les aéroports, figurent parmi les espaces initiaux d'implantation des caméras. Ils deviennent les figures de l'expérimentation de ces nouvelles techniques de contrôle et de surveillance qui n'en sont qu'à leurs balbutiements dans l'espace urbain. Cette émergence de la vidéosurveillance est concomitante au développement de la rhétorique de la ville sûre dans les discours politiques. Le quinquennat de Nicolas Sarkozy, qui en fait un objectif majeur de son plan de sécurisation, instaure un deuxième temps de développement de la télésurveillance en milieu urbain. À partir de 2008, les communes sont largement subventionnées pour installer des systèmes de vidéosurveillance. Dès lors, le nombre de caméras explose : on frôle le million aujourd'hui en France. Le troisième temps, en 2011, est une simple révision du vocabulaire destiné à accroitre l'acceptation de cette surveillance dans les espaces du quotidien des habitants : la loi du 14 mars 2011, dite LOPPSI 2 modifie tous les textes juridiques français pour y substituer le terme vidéoprotection au mot vidéosurveillance. La surveillance devient protection. Cette manipulation sémantique est simplement l'illustration d'une quête d'acceptation massive de la surveillance généralisée dans l'espace urbain.

Si la vidéosurveillance est l'expression la plus évidente du transfert de technologies de l'aéroport vers le grand ensemble urbain, d'autres expérimentations l'illustrent également. Ainsi, les portiques électromagnétiques se retrouvent en certains lieux de l'espace urbain, à l'image des entrées de tribunaux, musées ou de bibliothèques.

De même, après quelques années de service, le scanner corporel n'a pas totalement satisfait les autorités aéroportuaires. Face aux polémiques et au bilan dressé peu satisfaisant en termes de fluidité, les scanners furent retirés des aéroports, y compris des aéroports américains. S'ils disparaissent (provisoirement) de l'aéroport, l'expérimentation ne fut pas sans intérêt pour l'avenir de la sécurité et de la sûreté dans la ville et les bâtiments sensibles, car, sur le principe, le scanner corporel est une véritable prouesse technologique. Infrastructure fortifiée, l'aéroport inspire les gestionnaires d'autres figures urbaines fortifiées, telles que les établissements pénitentiaires ou les hôpitaux psychiatriques. Alastair Gordon signale même que certains concepteurs d'aéroports ont aussi été des concepteurs de prisons ou asiles psychiatriques aux États-Unis. Ainsi, ces scanners corporels sont promis à une seconde jeunesse dans les établissements pénitentiaires : depuis 2013 en France,

ils sont régulièrement plébiscités et attendus par les surveillants de prison, afin d'éviter les fouilles corporelles trop invasives et de lutter contre la contrebande.

L'aéroport sépare, segmente, dissimule, discipline, contraint, contrôle et surveille par le biais d'agencements spatiaux, souvent inédits, et progressivement transférés dans les villes. Il expérimente des réponses à toutes les missions qui incombent à la ville contemporaine et qui l'interrogent. L'expérimentation de l'espace aéroportuaire semble donc annoncer les principaux caractères spatiaux de la ville de demain. L'analyse géographique de l'aéroport semble donc se doter d'un intérêt supplémentaire : au-delà d'une meilleure connaissance d'un espace jusque-là délaissé par la discipline, se pencher sur les aéroports pourrait permettre de révolutionner la science géographique. En effet, selon Denise Pumain, la géographie courre après le changement, elle tente de se mettre à jour sans cesse, sans jamais parvenir à inventer le futur (PUMAIN, 1998). L'aéroport en tant que lieu expérimental, donne au géographe un temps d'avance sur les mutations urbaines à venir et invente la ville du futur.

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

Mettre la ville aéroportuaire et fonctionnelle de Paris-CDG à l'épreuve des concepts opératoires d'urbanité et de citadinité révèle le nouveau caractère profondément paradoxal de l'aéroport. En effet, les paysages et les formes de la ville aéroportuaire reflètent la tentative menée par les opérateurs-gestionnaires de dessiner un décorum urbain aussi bien dans les terminaux qu'au Roissypôle, centre de l'*airport city*. Malgré tous leurs efforts, ils ne parviennent pas à s'affranchir de l'architecture de la ville des flux. Les spatialités des usagers manifestent également un processus de territorialisation, avortant ainsi définitivement la théorie des « non-lieux » (AUGE, 1992), teinté de citadinité, mais présentant certaines particularités en termes de hiérarchisation socio-spatiale, de chorégraphie urbaine, de pratiques mercantiles ou encore de dictature spatiale. L'aéroport s'esquisse alors certes comme un objet ville, mais surtout comme une ville autre, différente. Le paradoxe prend alors tout son sens par le biais de la notion d'hétérotopie urbaine, permettant d'introduire l'idée que l'aéroport n'est pas un reflet déformé de la ville mais qu'il devient un espace performatif des mutations urbaines. Il porterait dans son enceinte les caractères d'une ville expérimentale, hypernormée, ayant pour vocation d'être ensuite diffusés à l'ensemble de l'espace urbain.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'ambition de cette recherche consiste à replacer l'aéroport au centre de l'analyse géographique, en ajustant l'échelle d'observation à la zone aéroportuaire. La réflexion s'efforce alors de dépasser l'étude monoscalaire que ce soit à l'échelon mondial, réduisant l'aéroport à un point de convergence des flux aériens ou à l'échelon local, l'aéroport étant alors abordé comme vecteur de nuisances et/ou de moteur de croissance ; ou encore à l'échelon hyper-local, intra-aéroportuaire, dont la synecdoque particularisante invite à ne s'intéresser qu'au terminal. Invitant à évaluer l'*airport city*, que les opérateurs francophones traduisent par ville aéroportuaire, la problématique générale de cette thèse soulevait plusieurs paradoxes amenant à interroger la pertinence géographique de ce concept opérationnel.

La conclusion générale de ce travail propose de synthétiser l'articulation de la démarche d'évaluation géographique de la ville aéroportuaire en quatre temps, qui sont autant de réponses aux hypothèses de recherche. L'aboutissement de cette réflexion mène à une antinomie finale, venant renforcer le caractère paradoxal de l'infrastructure.

L'aéroport, un objet géographique complexe

Deux particularités de l'aéroport participent à l'ériger comme un objet géographique complexe. Tout d'abord, au-delà de son caractère transcalaire énoncé en début de conclusion, invitant à varier les échelles d'analyse, la zone aéroportuaire favorise les interspatialités, confrontant dans un même espace marqueurs spatiaux

standardisés, mondialisés et référents identitaires locaux. Son caractère protéiforme contribue ensuite à faire de l'aéroport un espace fugace, éphémère, en perpétuelles recompositions. En effet, depuis les premières heures de l'aérien, les formes et les agencements spatiaux de l'aéroport sont sans cesse mis à la rude épreuve de la croissance des flux. L'infrastructure souffre d'une « *obsolescence accélérée* » (BANHAM, 1962) que seuls les plus grands *hubs* portuaires mondiaux peuvent connaître. La question de la performance spatiale se pose de façon aigüe dans les espaces aéroportuaires. Celle-ci incite aux innovations en termes de dispositifs (à l'image de l'invention des jetées et de l'adoption des trottoirs roulants dans les années 1960) et de procédures (à l'image plus récemment de la dématérialisation de l'enregistrement des passagers), afin de garantir la fluidité et de réduire les frottements, autrement dit pour éviter la crise aéroportuaire. La gestion de l'espace du terminal mais aussi de l'ensemble de la zone aéroportuaire se pose avec acuité aux gestionnaires.

Ces particularités profondément spatiales tranchent avec l'intérêt relatif du géographe pour l'aéroport. Les études à l'échelon de la zone aéroportuaire se sont taries à partir des années 1990, au profit du terminal et des interactions avec les espaces riverains. Cette tendance peut s'expliquer par l'illusion de la connaissance de cet objet semble-t-il universel. Avec sa théorie des « *non-lieux* » (AUGE, 1992), Marc Augé participe à véhiculer l'idée selon laquelle l'aéroport serait un espace banal, standardisé. L'aéroport devient un espace-outil, articulé autour de marqueurs spatiaux le rendant immédiatement reconnaissable : les pistes, la tour de contrôle et le terminal.

La ville aéroportuaire et le questionnement géographique

Pourtant, l'ultime mutation aéroportuaire engagée depuis les années 1990 et traduite dans le vocabulaire des opérateurs par l'*airport city*, attise la curiosité géographique. Celle-ci s'inscrit dans un contexte de privatisation amorcée dans les années 1980, qui engendra la restructuration du réseau aérien en *hub and spokes* et l'insertion de logiques de rentabilité et de profit dans les préoccupations des gestionnaires d'aéroport. Jusque-là dédié au transport aérien, apparaissent à l'intérieur de l'aéroport de nouvelles fonctions venant progressivement diversifier les revenus des autorités aéroportuaires. Ce processus, nommé *airport city* dans le monde anglo-saxon, sous-entendant que la diversification fonctionnelle fait ville est traduit par Aéroports de Paris par « ville aéroportuaire ». Cette mutation vers la ville aéroportuaire présente un double intérêt géographique :

- par l'injection de nouvelles fonctions sur la plateforme, elle interroge l'objet aéroport, remettant en question le consensus qui en faisait sans ambiguïté une infrastructure de transport ;
- Mais aussi car il interroge la ville et plus précisément ce qui fait une ville.

A priori peu conciliables (DUBOIS-TAINE, CHALAS, 1997), géographie urbaine et géographie des transports semblent dorénavant devoir s'articuler dans l'analyse de l'espace aéroportuaire. La ville aéroportuaire pose un véritable problème géographique. Afin d'évaluer la pertinence de ce concept opérationnel, il est nécessaire de faire de l'urbanité et de la citadinité, caractérisées par un flou notionnel regrettable, des concepts opératoires. Dans le cadre de cette thèse, l'approche proposée s'appuie sur les recherches menées par Michel Lussault (LUSSAULT, SIGNOLLES, 1996), Pascale Nédélec (NEDELEC, 2013) et Philippe Gervais-Lambony (GERVAIS-LAMBONY, et al., 2003) sur l'urbanité et plus précisément sur la citadinité. Dans leur prolongement, la démonstration s'articule entre l'urbanité, désignant la dimension matérielle de la ville et la citadinité, correspondant à la sphère idéelle. Le postulat de départ consiste alors à dire que la ville est ville parce qu'elle ressemble à de la ville mais aussi et surtout parce qu'elle est vécue comme telle par ceux qui l'habitent. L'observation des fonctions, formes, des paysages, des agencements spatiaux mais également des pratiques, spatialités, représentations, imaginaires des opérateurs aéroportuaires et des usagers, passagers comme employés, revêt une importance cruciale dans l'évaluation géographique de la ville aéroportuaire.

La ville aéroportuaire au-delà de l'*edge city* (GARREAU, 1992)

Incontestablement, à travers le développement des *aiport cities*, l'aéroport revêt les caractères fonctionnels de la ville. En effet, la ville fonctionnelle transparaît à travers les profils technocratiques et les discours teintés de technicité des opérateurs aéroportuaires, devenant bâtisseurs de la ville aéroportuaire. Leurs conceptions de celle-ci ainsi que leurs idéologies urbaines sont d'autant plus importantes à saisir que l'*airport city* est un concept encore en construction. La fabrique de la ville aéroportuaire semble alors se résumer à l'injection de fonctions nouvelles dans la zone aéroportuaire, l'aéroport prenant les atours d'un centre d'affaire et d'une concentration d'activités de bureaux, logistiques, commerciales, sans habitat possible. Ainsi, prenant des airs de « ville franchisée » (MANGIN, 2004), les aéroports, notamment Paris-CDG, pourraient incarner un des exemples les plus poussés d'*edge city*, figure de la ville américaine connaissant un développement plus modeste en France. Une centralité économique majeure émerge dans la périphérie parisienne, polarisant l'étalement des hommes et des activités.

Toutefois, à travers l'élaboration d'une esquisse de centralité politique, la ville aéroportuaire de Paris-CDG prend progressivement ses distances avec l'*edge city*. Les expérimentations se multiplient pour dépasser le mille-feuille administratif et institutionnel particulièrement sensible dans le cas d'un aéroport originellement implanté sur trois départements et huit communes. Bien que la construction territoriale soit encore fragile, ces velléités témoignent d'une centralité élargie qu'il faut distinguer de l'*edge city*. La ville aéroportuaire ne répond alors plus à la définition de la ville-lisière, en passant de la lisière de l'espace urbain au centre d'un nouveau territoire structuré par les activités aéroportuaires, péri-aéroportuaires mais également non aéroportuaires par un processus de convergence spatiale.

La ville aéroportuaire semble ainsi progressivement passer de ville fonctionnelle à ville politique. Le concept opérationnel se complexifie et impose de prolonger la réflexion au-delà de l'*edge city*.

De l'urbanité et de la citadinité contrariées à la ville expérimentale

Né de stratégies d'opérateurs en quête de rentabilité, le concept d'*airport city* engendre un primat accordé à la dimension fonctionnelle de la ville. Cette analyse ne peut suffire à traduire *city* par ville et doit être élargie à la mise à l'épreuve de la ville aéroportuaire par les concepts rendus opératoires d'urbanité et de citadinité. Dans ses considérations matérielles, l'urbanité peut être saisie à travers les formes, les paysages et les agencements spatiaux produits par les gestionnaires. A Paris-CDG, les artifices de la ville se retrouvent alors projetés aussi bien dans les terminaux que dans le reste de la zone aéroportuaire, entre espaces publics, mobilier urbain, vitrines, terrasses, commerces, à l'échelle micro- et zonage et modèle centre-périphérie à l'échelle macro-aéroportuaire. Le Roissypôle est devenu le centre économique de l'*aiport city* alors que les pistes et terminaux demeurent les centres traditionnels de l'infrastructure. Ce quartier prend des allures de centre d'affaire, esquissant une *skyline* dans l'espace à faibles densités et compacités que constitue l'aéroport. La ville aéroportuaire produit alors un renversement de l'espace aéroportuaire, faisant progressivement glisser le centre de gravité des pistes (centre fonctionnel) au Roissypôle (centre géographique). Toutefois, le *decorum* urbain ne suffit pas à gommer les manifestations de la ville des flux, contraignant les mobilités, annihilant toute libre déambulation piétonne et flânerie, pourtant composantes de l'espace public et par extension de la ville, dans l'ensemble de la zone aéroportuaire.

L'analyse de la citadinité prolonge cette hésitation. Celle-ci peut être abordée en termes de territorialités, de spatialités, et de représentations dans l'objectif de capter

le vécu des usagers de l'aéroport. À mille lieues du « *non-lieu* » mais proche de l' « *entre-lieu* » (TURGEON, 1998), Paris-CDG fait l'objet d'un processus de territorialisation impulsé par les autorités aéroportuaires, dans un contexte mondialisé où la spécificité est gage de rentabilité, mais également initié par les usagers : une communauté aéroportuaire se dessine, notamment chez les employés, partageant un jargon et un réseau social élargi à l'ensemble des entreprises de la plateforme. Un sentiment d'appartenance surgit également des discours de certains. Toutefois, l'analyse des spatialités du voyageur et de l'employé révèle certes les caractères d'une citadinité mais celle-ci est contrariée, notamment par la profonde hiérarchisation socio-spatiale de l'ensemble de l'espace aéroportuaire, par l'hypermercantilisation du terminal et par la dictature spatiale menant à une citadinité captive. Par conséquent, la ville aéroportuaire est une ville de l'entre-deux, proposant une expérience urbaine déformée. L'hétérotopie urbaine vient alors consacrer cette urbanité et cette citadinité liminales, à travers les hétérochronies, les religiosités réinventées et la construction d'un objet imaginaire.

L'ensemble des enquêtes menées sur le terrain de Paris-CDG ne permet donc pas de nier la nature urbaine de la ville aéroportuaire mais détecte toutefois des divergences menant à l'hypothèse d'une ville autre en cours d'élaboration. En effet, l'aéroport n'est pas le lieu de la négation de la ville mais celui de l'expérimentation de nouveaux dispositifs et procédures (surveillance, enclosure, espace coercitif, etc.), dont certains sont ensuite projetés dans l'espace urbain, annonçant l'avènement d'une ville sûre, hypernormée et liberticide.

Limites de la recherche et démarche prospective

Malgré les efforts réalisés pour synthétiser le questionnement soulevé par la ville aéroportuaire et évaluer sa pertinence géographique, à la fin de cette thèse, certaines insuffisances et frustrations demeurent, comme autant de pistes pour des approfondissements post-doctoraux.

Tout d'abord, l'étude des dynamiques en cours à Paris-CDG a vocation à être généralisée et à être mise en perspective avec les autres grands *hubs* mondiaux. Cette thèse s'est efforcée de replacer le développement de la ville aéroportuaire promue par Aéroports de Paris dans le contexte mondial de diffusion de l'*airport city*, accordant à certains aéroports, précurseurs (comme Amsterdam-Schiphol) ou innovants (comme Atlanta-Hartsfield Jackson) et à certains auteurs une place notable dans la réflexion. Toutefois, j'aurais souhaité que cette approche soit approfondie par une réelle approche comparative à partir d'un échantillonnage d'aéroports proposant un terrain élargi. Il s'agissait en fait des objectifs de départ, la réflexion devant porter

sur les quatre plus grands aéroports européens qu'étaient à l'époque Londres-Heathrow, Paris-CDG, Amsterdam-Schiphol et Francfort. Chacun de ces aéroports propose une lecture et une application du concept d'*airport city* différente, qu'il serait pertinent d'approfondir. Si le champ d'étude pouvait encore être élargi, une recherche portant sur les aéroports du continent asiatique permettrait également de saisir toute la diversité du concept d'*airport city* : les logiques et les contraintes y sont profondément différentes de celles des homologues européens. Les plus grands aéroports asiatiques profitent d'une construction bien plus récente et ont souvent intégré le projet d'*airport city* au plan-masse, avant le début des travaux. Le résultat ne peut être que profondément différent des expériences européennes, alors que les gestionnaires partent en chasse de la moindre enclave disponible pour lancer un projet de mise en valeur immobilière.

J'aimerais également revenir sur la frustration spatiale découlant de la complexité de la mise en terrain de l'aéroport. Malgré mes demandes insistantes, je n'obtins que des autorisations partielles d'activité sur Paris-CDG. La zone réservée ne m'a été rendue accessible que subrepticement et je devais toujours être accompagnée. L'enquête menée auprès des employés fut menée sans autorisation, conditionnant les entretiens à des contraintes de temps et d'espace que je regrette aujourd'hui : de nombreux échanges auraient mérité d'être approfondis et je n'ai malheureusement pas pu me rendre sur le lieu de travail de ces enquêtés, cela m'aurait pourtant permis de mieux comprendre un monde aéroportuaire qui demeure un espace réservé aux initiés. L'essentiel de mon terrain s'est donc effectué dans la clandestinité, ce qui a certes sa signification géographique, mais génère aussi un sentiment d'insatisfaction.

Enfin, au-delà de la ville aéroportuaire, l'autre fil directeur de cette thèse est « *l'obsolescence accélérée* » (BANHAM, 1962) des infrastructures, des dispositifs, des procédures, des formes, des paysages. L'aéroport est protéiforme, jamais achevé, inexorablement en reconstruction. Par conséquent, l'obsolescence pourrait rapidement toucher nombre de parties de cette réflexion, ce qui est certes le jeu de l'aéroport, mais qui peut être une vérité douloureuse pour l'apprenti chercheur.

Ces insuffisances et des frustrations sont aussi des opportunités, ouvrant la voie à plusieurs orientations que pourra prendre ma recherche dans les années à venir. Celle-ci pourrait également s'affranchir des aéroports pour s'élargir au champ des questionnements autour fabrique de la ville. Cette thèse m'a permis de renforcer mon appétence pour l'approche des idéologies spatiales, des utopies urbaines et plus largement sur la ville conçue, imaginée et projetée par ceux qui en sont les bâtisseurs.

Bibliographie

ACRP. 2012. *Considering and Evaluating airport privatization-Report 66.* Washington : Library of Congress. 105 p.

ADEY, P. 2008. Architectural geographies of the airport balcony: mobility, sensation and the theatre of flight. Vol. 90, 1, pp. 29-47.

ADP (Aéroports de Paris). *EntreVoisins.org.* [En ligne]. http://www.entrevoisins.org/.

ADP et IAURIF. 2001. *L'Airport City et son intégration régionale. Rapport final pour la Commission européenne dans le cadre du programme COFAR.* Paris : IAURIF, 235 p.

AGERON, P. 2013. *L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation : vers la structuration d'un méta-réseau intégré.* Université de Grenoble. Thèse de doctorat (sous la direction de Jean Varlet), 490 p.

ALLAIN, R. 2004. *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville.* Paris : Armand Colin, 254 p.

AMIEL, M., MELANCON, G. et ROZENBLAT, C. 2005. *Réseaux multi-niveaux : l'exemple des échanges aériens mondiaux de passagers.* M@ppemonde.

AMIEL, M., MELANÇON, G., ROZENBLAT, C. 2005. Réseaux multi-niveaux : l'exemple des échanges aériens mondiaux de passagers. *M@appemonde.* [En ligne]. http://mappemonde.mgm.fr/num7/articles/art05302.pdf.

ANTHEAUME, B. et GIRAUT, F. (Dir.). 2005. *Le territoire est mort, vive les territoires.* Paris : IRD Editions, 384 p.

APPERT, M. et MONTES, C. 2014. The metropolitan skyline: researching the vertical dimension in urban morphology. *Urban Morpology,* 1 p.

ASCHER, F. 1995. *Metapolis ou l'avenir des villes.* Paris : Odile Jacob, 350 p.

ATRS. 2008. *Selected papers from the 10th ATRS conference, Nagoya, Japan, 2006 : special issue***.** Amsterdam : Elsevier, 577p.

AUGE, M. 1992. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité.* Paris : Editions du Seuil, 150 p.

AUGE, M. 1995. *Non-Places. Introduction to an anthropology of supermodernity.* London : Verso, 123 p.

AUGUSTIN, J-P. et LATOUCHE, D. 1998. *Lieux culturels et contextes de villes.* Bordeaux : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 212 p.

BACHELARD, G. 1994. *La poétique de l'espace.* Paris : Editions du Seuil, 214 p.

BADIE, B. 1995. *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect.* Paris : Fayard, 278 p.

BANHAM, R. 1962. The obsolescent airport. *Architectural review*, vol. 132, pp. 250-260.

BANZO, M., et al. 2012. J'imagine pour vous ! Le recyclage des imaginaires dans les périphéries urbaines. [auteur du livre] M. BEDARD, J-P. AUGUSTIN et R. DESNOILLES. *L'imaginaire géographique. Perspectives, pratiques et devenirs.* Québec : Presses de l'université du Québec. pp. 97-109.

BARAQUE, B. et FABUREL, G. 2003. Ambiances et espaces sonores. *Espaces et sociétés,* n°115, pp. 15-175.

BARTHES, R. 1964. Rhéthorique de l'image. *Communications*, vol. 4, pp. 40-51.

BAUDRILLARD, J. 1970. *La société de consommation.* Paris : Editions Denoël, 318 p.

BAVOUX, J-J. et BEAUCIRE, F., ZEMBRI, P. 2005. *Géographie des transports.* Paris : Armand Colin, 231 p.

BEDARD, M. 2002. Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole. *Cahiers de géographie du Québec.* Vol. 46, n° 127, pp. 49-74.

BELLANGER, F. et DEVOS, M. 1997. *Planète nomade. Les modes de vie du passager aérien.* Paris : Editions de l'Aube, 162 p.

BELLANGER, F. et DEVOS, M. 1999. *Y-a-t-il un passager dans l'avion ? Questions et hypothèses sur l'évolution du transport aérien.* Paris : Editions de l'Aube, 157 p.

BELLANGER, F. et MARZLOFF, B. 1996. *Transit. Les lieux et les temps de la modernité.* Paris : Editions de l'Aube, 313 p.

BENOUAICH, Y. 1999. *Les consumer magazines.* Paris : Les Presses du Management, 193 p.

BERTRAND, C., BERTRAND, G. 2002. *Une géographie traversière. L'environnement à travers territoires et temporalités.* Paris : Editions Arguments, 311 p.

BERTRAND, G. 1958. Paysage et géographie physique globale. *Revue de Géographie des Pyrennées et du Sud Ouest.* Vol. 3, n° 93, pp. 249-272.

BESSIS, R. 2004. *Dialogue avec Marc Augé autour d'un anthropologie de la mondialisation.* Paris : L'Harmattan, 150 p.

BILLIEZ, J. 1985. La langue comme marqueur d'identité. *Revue européenne des migrations internationales.* Décembre 1985, Vol. 1, n° 1-2, pp. 95-105.

BONESCU, M. 2006. Une nouvelle génération de lieux de transit. *Trans.* Mars 2006, n°16.

BONNEMAISON J., CAMBREZY L., QUINTY-BOURGEOIS L. (Dir.). 1999. *Les Territoires de l'identité. Le Territoire, lien ou frontière ? Tome 1.* Paris : L'Harmattan, pp. 125-139.

BONNEMAISON, J. 1981. Voyage autour du territoire. *L'Espace géographique.* Vol. 10, n° 4, pp. 249-262.

BOQUET, Y. 1998. Alliance Airport (Texas) : logistique d'entreprises et développement métropolitain. *Acta Geographica.* 113, pp. 39-50.

BOQUET, Y. 2006. Transport aérien et mondialisation. In WACKERMANN, G. (Dir.) . *La mondialisation en dissertations corrigées.* Paris : Ellipses Marketing, 2006, p 259-269.

BOQUET, Y. 2010. Commerce et mobilité : les boutiques d'aéroport. In BOQUET, Y., DESSE, R-P. (Dir.). *Commerce et Mobilités, actes du colloque 2007 de la commission de géographie du commerce.* Dijon : Editions universitaires de Dijon, pp. 61-71.

BOQUET, Y., DESSE, R-P. (Dir.). 2010. *Commerces et mobilités.* Dijon : Editions universitaires de Dijon, 293 p.

BOUAOUINA, N., FENINEKH, K., GHODBANI, T. et alii. 2009. Ville représentée, ville pratiquée. In BADUEL, P.R. (Dir.). *La ville et l'urbain dans le monde arabe et en Europe. Acteurs, Organisations et Territoires.* Paris : Maisonneuve & Larose, pp. 119-235.

BOURDIEU, P. 1989. *La Noblesse d'État Grandes écoles et esprit de corps.* Paris : Les Editions de Minuit, 576 p.

BOZEL, A. 2005. *L'aéroport de Paris - Novembre 1944.* Paris : Edition Direction de la Communication Aéroports de Paris, 28 p.

BRUNET, R. 1969. Le quartier rural, structure régionale. *Revue de géographie des Pyrennées et du Sud-Ouest.* Vol. 40, n° 1, pp. 81-100.

BRUNET, R., DOLLFUS, O., (Dir.). 1990. *Géographie universelle.* Paris : Hachette-Reclus, Vol. Mondes nouveaux, 550 p.

BRUNET, R., FERRAS, R. et THERY, H. 1992. *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique.* Paris : La Documentation Française, 518 p.

BRUSSEAU, X. 2007. Aérogare passager. *Techniques de l'ingénieur. CE Construction : Génie civil.* Vol. CE1, 23 p.

CALAS, B. 2002. La chorégraphie urbaine en Afrique orientale. *Géographie et cultures.* Printemps 2002, n° 41, pp. 57-73.

CALVINO, I. 1996. *Les villes invisibles.* Paris : Editions du Seuil, 189 p.

CAMBOURNAC, P. 1993. *Dictionnaire du transport aérien.* Paris : Les Presses de l'Institut du Transport Aérien, 136 p.

CARRARD, J. 2009. *L'impact de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes. Étude prospective à l'aide de la théorie des jeux.* Université Rennes II. Thèse de doctorat (sous la direction de Guy Baudelle), 273 p.

CARROZZA, M.L. 1996. Paysage urbain : matérialité et représentation. *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques.* pp 1-3.

CASTELLS, M. 2001. *La société en réseaux.* Paris : Fayard, 671 p.

CATTAN, N. 2004. Le monde au prisme des réseaux aériens. *Flux.* 2004, Vol. 4, n° 58, pp. 32-43.

CAVAILLES, H. 1940. Introduction à une géographie de la circulation. *Annales de géographie.* pp. 170-183.

CEMT. 2005. *Les aéroports : des plaques tournantes multimodales. 126ème table ronde d'économie des transports (Paris, 20 et 21 mars 2003).* Paris : OCDE, 182 p.

CERTU. 2003. *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics?* Cachan : Editions Tec et Doc, 214 p.

CHALAS, Y. 2000. *L'invention de la ville.* Paris : Anthropos, 199 p.

CHALAS, Y. 2001. *Villes contemporaines.* Paris : Editions Cercle d'Art, 208 p.

CHALINE, C. 1961. Les aéroports de Londres. *L'information géographique.* Vol. 25, n° 1, pp. 10-14.

CHENAL, J., PATTARONI, L., PFLIEGER, G. 2009. *Les lieux au détour des réseaux.* [Revue électronique] Paris, 19 janvier 2009. Espaces-temps.net.

CHIVALLON, C., RAGOUET, P. et SAMERS, M. (Dir.). 1999. *Discours scientifiques et contextes culturels: géographies françaises et britanniques face à l'épreuve postmoderne.* TIOE-Bordeaux et Université de Liverpool, Actes des rencontres franco-britanniques de 1997. Talence : Publications de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 332 p.

CHOAY, F. 1994. La mort de la ville et le règne de l'urbain. Collectif. *Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993.* Paris : Editions du Centre Pompidou, pp. 26-35.

CLAVAL, P. et CLAVAL, F. 1981. *La logique des villes.* Paris : Litec, 633 p.

COFFEY, W., MANZAGOL, C. et SHEARMUR, R. 2000. Centralités métropolitaines. *Cahiers de géographie du Québec.* décembre 2000, Vol. 44, n° 123, pp. 277-281.

COLLIN, M. 2000. *Aéroports et dynamiques des territoires.* Paris : LTMU/PREDIT, 184 p.

CONWAY, H. McKinley. 1977. *The airport city and the future intermodal transportation system.* Atlanta : Conway Publications, 333 p.

CONWAY, H. McKinley. 1978. *The Airport City.* Atlanta : Conway Publications, 283 p.

CONWAY, H. McKinley. 1993. *Airport Cities 21. The new global transport centers of the 21st century.* Atlanta : Conway Data, 113 p.

COT, P-D. 1972. *Les aéroports.* Paris : Presses Universitaires de France, 125 p.

DAUPHINE, A. 1984. Espace terrestre, espace géographique. In BAILLY, A. (Dir.). *Les concepts de la géographie humaine.* Paris : Masson, pp. 43-54.

DE BOTTON, A. 2010. *Une semaine à l'aéroport.* Paris : Flammarion, 145 p.

DE CERTEAU, M. 1990. Pratiques de l'espace, marches dans la ville. In DE CERTEAU, M., GIARD, L. et MAYOL, P. *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire.* Paris : Gallimard, pp. 135-164.

DE MARTONNE, E. 1948. *Géographie aérienne.* Paris : Albin Michel, 244 p.

DEBARBIEUX, B. et FOURNY, M-C. 2004. *L'effet géographique : Construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques.* Grenoble : Editions de la Maison des Sciences de l'Homme - Alpes, 248 p.

DEBARBIEUX, B. 1995. Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique. *L'Espace géographique.* Vol. 24, n° 2, pp. 97-112.

DELBAERE, D. 2010. *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie.* Paris : Ellipses. 186 p.

DI MEO, G., BULEON, P. et (Dir.). 2005. *L'espace social. Lecture géographique des sociétés.* Paris : Armand Colin, 304 p.

DOLLFUS, O. 1970. *L'espace géographique.* Paris : Presses Universitaires de France, 126 p.

DOLLFUS, O. 1984. Le Système Monde. Proposition pour une étude de géographie. *Géopoint.* pp. 231-239.

DOLLFUS, O. 1990. Le système Monde. *L'information géographique.* pp. 45-52.

DOLLFUS, O. 1997. *La mondialisation.* Paris : Presses de Sciences Po, 166 p.

DORIER-APPRILL, E., GERVAIS-LAMBONY, Ph. et MORICONI-EBRARD, F. 2001. *Vocabulaire de la ville. Notions et références.* Paris : Editions du Temps, 191 p.

DRIEA. 2012. *Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy.* Paris : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 57 p.

DROUET, C. et COLLIN, M. 2000. *Aéroports et dynamique des territoires.* Paris : PREDIT, 184 p.

DUBESSET, P. 1971. L'aéroport de Valence-Chabeuil. *Revue de géographie de Lyon.* Vol. 46, n° 4, pp. 449-455.

DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y. 1997. *La ville émergente.* La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 286 p.

DURAND-DASTES, F. 1696. *Géographie des airs.* Paris : Presses universitaires de France, 274 p.

EVENO, E. 1997. *Utopies urbaines.* Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 356 p.

FABUREL, G. 2004. Développement des infrastructures aéroportuaires : Le débat impossible. *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France.* n° 139-140, pp. 234-239.

FABUREL, G. et MALEYRE, I. 2007. *Le bruit des avions comme facteur de dépréciations immobilières, de polarisation sociale et d'inégalités environnementales. Le cas d'Orly.* 15 avril 2007. Développement durable et territoires.

FABUREL, G. 2003. Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires. *L'espace géographique* (tome 32). pp. 205-223.

FABUREL, G. 2003. Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique. *Espaces et sociétés*. n° 115, pp. 123-146.

FABUREL, G. 2000. *Prise en compte de l'externalité bruit des avions par la méthode d'évaluation contingente.* Université Paris 12. Thèse de doctorat (sous la direction de Rémy Prud'homme et de Jacques Lambert), 568 p.

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME. 1999. *Ville en mouvement. Stratégies urbaines et transports. 19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme (Bordeaux 16-18 décembre 1998).* Paris : Publications d'architecture et d'urbanisme, 247 p.

FERRAS, R. 1991. Niveaux géographiques, échelles spatiales. In A. BAILLY, et al. *Encyclopédie de géographie.* Paris : Economica, pp. 403-422.

FLECHET, D. 2007. Aérogare de fret. *Techniques de l'ingénieur. CE construction : Génie Civil.* Vol. CE1, 11 p.

FLONNEAU, M. et GUIGUENO, V. 2009. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ. In FLONNEAU, M. et GUIGUENO, V. (Dir.). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes : Presses Universitaires de Rennes, pp. 11-21.

FOUCAULT, M. 1984. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967. *Architecture, Mouvement, Continuité.* Paris, octobre 1984, n° 5, pp. 46-49.

FREBAULT, J. et POUYET, B. 2006. *Renforcer les formations à l'urbanisme et à l'aménagement.* Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative; Ministère

de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Paris : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, 285 p.

FREITAS, R. 1996. *Centres commerciaux : îles urbaines de la post-modernité.* Paris : L'Harmattan, 142 p.

FRETIGNY, J-B. 2013. La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle. *Annales de géographie.* Vol. 2, n° 690, pp. 5-27.

FRETIGNY, J-B. 2013. *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schipol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International.* Université Paris I. Thèse de doctorat (sous la direction de Cattan, N.), 640 p.

FULLER, G. et HARLEY, R. 2004. *Aviopolis. A book about airports.* London : Black Dog Publishing, 158 p.

GARREAU, J. 1992. *Edge City : Life on the New Frontier.* New York : Anchor, 576 p.

GAUDIN, J-P. 2002. *Pourquoi la gouvernance?* Paris : Presses de la FNSP, 22 p.

GIP Emploi Roissy Charles de Gaulle, 2014. Roissy : GIP Emploi Roissy, juillet 2014, Portraits du Grand Roissy, 12 p.

GAY, J-C. 1992. *L'étendue, les lieux et l'espace géographique. Pour une approche du discontinu.* Université d'Aix en Provence.

GAY, J-C. 1993. L'espace discontinu de Marcel Proust. *Géographie et cultures.* 6, pp. 35-50.

GAY, J-C. 1993. Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue. *Géographies et cultures.* 8, pp. 33-50.

GAY, J-C. 1995. *Les discontinuités spatiales.* Paris : Economica, 112 p.

GAY, J-C. 2009. Tourisme, interfaces et discontinuités. In F. Pagney Bénito-Espinal. *Les Interfaces. Ruptures, transitions et mutations.* Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux, pp. 151-156.

GERVAIS-LAMBONY, Ph., LANDY, F. et OLDFIELD, S. 2003. *Espaces arc-en-ciel : Identités et Territoires en Afrique du Sud et en Inde.* Paris : Karthala, 370 p.

GHORRA GOBIN, C. 2005. De La Ville à l'urban sprawl : La question métropolitaine aux Etats-Unis. *Cercles*. n°13, pp. 123-138.

GHORRA GOBIN, C. 2001. *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale.* Paris : L'Harmattan, 265 p.

GIBBAL, J-M. 1974. *Citadins et villageois dans la ville africaine, l'exemple d'Abidjan.* Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble - Maspéro, 404 p.

GORDON, A. 2008. *Naked Airports.* Chicago : University Of Chicago Press, 320 p.

GRAHAM, S. 2012. *Villes sous contrôle. La militarisation de l'espace urbain.* Paris : La Découverte. 277 p.

GUERIN-PACE, F. 2006. Sentiment d'appartenance et territoires identitaires. *L'Espace géographique.* Vol. 35, n° 4, pp. 298-308.

GUILBERT, L. 1965. *La formation du vocabulaire de l'aviation.* Paris : Larrousse Mayenne, 712 p.

GÜLLER, M. et GÜLLER, M. 2003. *From airport to airport city.* Amsterdam : Gustavo Gili, 192 p.

GÜLLER, M., AMKREUTZ, J. et SCHAAFSMA, M. 2008. *Airport and City.* Schiphol : Schiphol Real Estate, 136 p.

GWIAZDZINSKI, L. 2007. Redistribution des cartes dans la ville malléable. *Espace, Populations et Sociétés*, n° 2-3, pp. 397-410.

HANKS, S. 1929. *International airports.* New York : Ronald Press Company, 205 p.

HAWKINS, B., LECHNER, G. et SMITH, P. 2005. *Historic airports. Proceedings Of The International 'L'Europe de l'air' conferences on aviation architecture : Liverpool (1999), Berlin (2000), Paris (2001).* London : English Heritage, 244 p.

HILLIER B. HANSON, J. 1984. *The social logic of space.* Cambridge : Cambridge University Press, 296 p.

HILLIER, B. et HANSON, J. 1984. *The social logic of space.* Cambridge : Cambridge University Press, 296 p.

HILLIER, B. 2012. Studying cities to learn about minds: some possible implications of space syntax for spatial cognition. *Environment and Planning B.* Vol. 39, pp. 33-47.

HOYAUX, A-F. 2010. La pensée géographique de la ville et de l'urbain en France. In CAILLY, L. et VANIER, M. (Dir.). *La France. Une géographie urbaine.* Paris : Armand Colin, pp. 75-97.

IAURIF. 2003. *L'impact socio-économique des aéroports franciliens : Rapport final.* Paris : IAURIF, 237 p.

IAURIF. 2004. Aéroports et territoires. *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France.* n° 139-140, 296 p.

JOSEPH, I. 1984. *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public.* Paris : Librairie des méridiens, 146 p.

KASARDA, J. et LINDSAY, G. 2011. *Aerotropolis: The Way We'll Live Next.* New York : Farrar, Straus and Giroux, 466 p.

KNAFOU, R. et (Dir.). 1998. *La planète "nomade", les mobilités géographiques d'aujourd'hui.* Paris : Belin, 247 p.

KOOLHAAS, R. et alii. 2001. *Project on the city 2. Harvard Design. School Guide to Shopping.* Cologne : Editions Taschen, 800 p.

KOWINSKY, W-S. 2002. *The malling of America : travels in the United States of shopping.* 543 p.

L., TURGEON. 1998. *Les entre-lieux de la culture.* Québec : L'Harmattan, Presses de l'Université de Laval, 493 p.

LABASSE, J. 1972. L'aéroport et la géographie volontaire des villes. *Annales de géographie.* Vol. 81, n° 445, pp. 278-297.

LALANDE, A. 1951. *Vocabulaire technique et critique de la philosophie.* Sixième. Paris : Presses Universitaires de France, 1301 p.

LAMINE, R. 2009. Déficits de citadinité et mal-gouvernance urbaine dans les nouvelles périphéries de Sousse. *Les Cahiers d'EMAM.* n° 18, pp. 55-68.

LANG, R. et LEFURGY, J. 2003. Edgeless Cities : Examining the noncentered métropolis. *Housing policy debate.* Vol. 14, n° 3, pp. 427-460.

LAROUSSE, P. et AUGE, C. 1906. *Nouveau Larousse illustré-Supplément.* Paris : Larousse, 646 p.

LAROUSSE, P. et AUGE, C. 1913. *Larousse mensuel illustré. Tome 2 : 1911-1913.* Paris : Larousse, 914 p.

LAROUSSE, P. et AUGE, C. 1923. *Larousse mensuel illustré. Tome 5 : 1920-1922.* Paris : Larousse, 1163 p.

LATOUCHE, D. 1997. Les territoires de la ville : la mondialisation comme aventure urbaine. *Cahiers de géographie du Québec.* Vol. 41, n° 114, pp. 399-418.

LAZZAROTTI, O. 2006. *Habiter, la condition géographique.* Paris : Belin, 297 p.

LAZZAROTTI, O. 2014. *Habiter le monde.* Paris : La Documentation Française, 64 p.

LE RAY, P. 1989. Territoires et urbanisme. Roissy, de l'aéroport à l'aéroville. *Urbanisme.* n°230, pp. 40-59.

LEVY, J. 1999. *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde.* Paris : Belin, 400 p.

LEVY, J., LUSSAULT, M. et (dir). 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris : Belin, 1033 p.

LOTTI, A. 2014. Olivier Lazzarotti, « Habiter le monde », La Documentation photographique, n° 8100, *Lectures.* [En ligne] 4 novembre 2014. http://lectures.revues.org/16029.

LOUISET, O. 2011. *Introduction à la ville.* Paris : Armand Colin, 256 p.

LTMU et IFU. 2000. *Aéroports et dynamiques des territoires. Rapport pour le PREDIT.* Paris : LTMU, 184 p.

LUSSAULT, M. 1993. *Images de la ville et politique urbaine.* Tours : Université François Rabelais, 415 p.

LUSSAULT, M. 2007. *L'homme spatial.* Paris : Editions du Seuil, 363 p.

LUSSAULT, M. 2009. *De la lutte des classes à la lutte des places.* Paris : Editions Grasset, 224 p.

LUSSAULT, M., SIGNOLES, P. et (Dir.). 1996. La citadinité en questions. *Fascicule de recherches.* n°29, 158 p.

LYNCH, K. 1969. *L'image de la cité.* Paris : Dunod, 232 p.

MAFFESOLI, M. 1993. Pouvoir des hauts lieux. In BANURI, T. et alii (Dir.). *Un autre partage : homme, ville, nature.* Toulouse : ERES, pp. 79-89.

MANGIN, D. 2004. *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine.* Paris : Editions de la Villette, 480 p.

MARCHAL, H., STEBE, J-M. 2011. *Les grandes questions sur la ville et l'urbain.* Paris : Presses Universitaires de France, 261 p.

MAVRIDOU, M. 2012. Percpetion of three-dimensionnal urbain scale in an immersive virtual environment. *Environment and Planning B.* Vol. 39, pp. 12-32.

MERLIN, P. et CHOAY, F. 2010. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.* Paris : Presses Universitaires de France, 1024 p.

MERLIN, P. 2000. *Le transport aérien.* Paris : La Documentation Française, 148 p.

MERLIN, P. 2009. *L'urbanisme.* Paris : Presses Universitaires de France, 128 p.

MICHEL, X. 2007. Paysage urbain : prémisses d'un renouvellement dans la géographie française 1960-1980. *Strates Matériaux pour la recherche en sciences sociales.* n°13, pp. 67-86.

MILHAUD, O. 2009. *Séparer et punir. Les prisons françaises : mise à distance et punition par l'espace.* Université Michel de Montaigne-Bordeaux III. Thèse de doctorat (sous la direction de Guy Di Méo), 381 p.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. 2011. La direction Générale de l'Aviation Civile. Paris : Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, juin 2011. 11 p.

MIT, Equipe. 2002. *Tourismes 1. Lieux communs.* Paris : Belin, 320 p.

MONGIN, O. 2005. *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation.* Paris : Editions du Seuil, 331 p.

MONNET, J. et CAPRON, G. 2000. *L'urbanité dans les Amériques.* Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 220 p.

MONNET, J. 2000. Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de géographie du Québec.* Vol. 44, n° 123, pp. 399-418.

MONTES, C. 2003. La ville, le bruit et le son, entre mesure policière et identités urbaines. *Géocarrefour.* Vol. 78, 2. pp. 91-94.

MORICONI-EBRARD, F. 2002. *De Babylone à Tokyo.* Paris : Géophrys, 344 p.

MORICOT, C. 1992. Le paradoxe du passager aérien. In GRAS, A. et MORICOT, C. (Dir.) *Technologies du quotidien. La complainte du progrès.* Paris : Editions Autrement, 221 p.

NACHBAR, J. et LAUSE, K. 1992. *Popular Culture: An Introductory Text.* New York : Popular Press 3, 516 p.

NEDELEC, P. 2013. *Réflexions sur l'urbanité et la citadinité d'une aire urbaine américaine : (dé)construire Las Vegas.* Lyon : Université Lumière - Lyon II, 488 p.

NOCEDA, V. et RACINE, J-B. 2001. Acteurs et agents, points de vue géographiques au sein des sciences sociales. *Revue européenne des sciences sociales.* n°121, pp. 65-79.

OATLEY, N. 2001. L'apparition de l'Edge (of) CIty : quels mots pour les "nouveaux " espaces urbains? In RIVIERE D'ARC, H. (Dir.). *Nommer les nouveaux territoires urbains* . Paris : Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 17-38.

OCDE et Forum international des transports. 2009. *Tables rondes FIT Concurrence et interactions entre aéroports, services de transports aériens et ferroviaires.* Paris : Editions OCDE, 228 p.

OLLIVIER, A. L. 2003. *Enquête en zone d'attente.* Paris : L'esprit frappeur, 180 p.

ORAIN, O. 2004. La géographie française face à la notion d'échelle. In ROBIC, M-C. (Dir.). *Echelles et temporalités en géographie.* Paris : CNED, pp. 2-24.

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL. 1999. *Colloque sur les conséquences de l'évolution technologique, de la déréglementation et de la privatisation des transports dans le domaine social et du travail.* Genève : Bureau International du travail, 31p.

PAQUOT, T., et al. 2000. *La ville et l'urbain, l'état des savoirs.* Paris : La Découverte, 442 p.

PAULET, J-P. 2009. *Manuel de géographie urbaine.* Paris : Armand Colin, 348 p.

PAQUOT, T. 2010. *L'espace public.* Paris : Presses Universitaires de France. 125 p.

PAVAUX, J. 1995. *Le transport aérien à l'horizon 2020 : Eléments de réflexion prospective.* Paris : Les presses de l'Institut du transport aérien, 234 p.

PEARMAN, H. 2005. *Aéroports : un siècle d'architecture.* Paris : Seuil, 239 p.

PERON, R. 1993. *La fin des vitrines. Des temples de la consommation aux usines à vendre.* Cachan : Les éditions de l'ENS de Cachan, 312 p.

PETIT, E. 1997. *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation.* Paris: Albin Michel, 498 p.

PINSON, D. et THOMANN, S. 2001. *La maison en ses territoires.* Paris : L'Harmattan, 191 p.

PROULX, S. 1994. Une lecture de l'oeuvre de Michel de Certeau: l'invention du quotidien, paradigme de l'activité des usagers. *Communication.* Vol. 15, n° 2, pp. 171-197.

PUMAIN, D. et SAINT-JULIEN, TH. 1997. *L'analyse spatiale: 1. Localisations dans l'espace.* Paris : Armand Colin, 168 p.

PUMAIN, D., PAQUOT, T. et KLEINSCHMAGER, R. 2006. *Dictionnaire La ville et l'urbain.* Paris : Economica-Anthropos, 320 p.

RAFFESTIN, C. 1986. Écogénèse territoriale et territorialité. In BRUNET R. AURIAC F. (Dir.). *Espaces, jeux et enjeux.* Paris : Fayard, pp. 173-185.

RAFFESTIN, C. 1980. *Pour une géographie du pouvoir.* Paris : LITEC, 249 p.

RAWSTHORN, A. 2012. *Designer of the sign that guide you.* New York, 21 octobre 2012, The New York Times.

REKACEWICZ, P. 2013. *Aéroports, de l'espace public à l'espace privé.* Février 2013, Le Monde Diplomatique, pp. 13-16.

RIEUCAU, J., LAGEISTE, J. 2009. La plage, un territoire singulier : entre hétérotopie et antimonde. *Géographie et cultures.* n°67, pp. 3-6.

RIVIERE D'ARC, H. (Dir.). 2001. *Nommer les nouveaux territoires urbains.* Paris : Editions de la Maison des sciences de l'homme, 279 p.

ROSEAU, N. 2012. *Aérocity : quand l'avion fait la ville.* Paris : Parenthèses, 304 p.

ROSEAU, N. 2005. La ville des flux ; les espaces de frottement. *Flux.* 61 p.

ROUSSET-DESCHAMPS, M. 1974. Méthodes d'approche des centres intermédiaires de la banlieue parisienne. *Annales de géographie.* n°460, pp. 625-643.

ROZENBLAT, C. et CICILLE, P. 2003. *Les villes européennes : Analyse comparative.* Paris : La documentation française, 96 p.

SALTER, M-B. (Dir.). 2008. *Politics at the airport.* Minneapolis : University of Minnesota Press, 183 p.

SANSON, P. (Dir.). 2007. *Le paysage urbain. Représentations, significations, communication.* Paris : L'Harmattan, 367 p.

SASSEN, S. 1996. *La ville globale. New York, Londres, Tokyo.* Paris : Descartes et Cie, 533 p.

SCHAAFSMA, M., AMKREUTZ, J. et GÜLLER, M. 2008. *Airport and City. Airport corridors: Drivers of economic development.* Amsterdam : Schiphol Real Estate.

SIINO, C., LAUMIERE, F., LERICHE, F. (coord.). 2004. *Métropolisation et grands équipements structurants.* Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 306 p.

SIMON, A. et LEBAILLY, M. 2007. *Pour une anthropologie de l'entreprise, Eloge de la pensée sauvage.* Paris : Village Mondial, 224 p.

STOCK, M. 2006. L'hypothèse de l'habiter polytopique. Pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. *EspacesTemps.net.* 13 p.

SUBRA, P. 2004. Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulations géopolitiques. *Hérodote.* n° 114, pp. 122-180.

THOMAS, L. 1927. *European Skyways : the story of a tour of Europe by airplane.* Boston : Houghton Mifflin Company, 524 p.

TRIBILLON, J-F. 2009. *L'urbanisme.* Paris : La Découverte, 128 p.

TRICART, J. 1952. La géomorphologie et la notion d'échelle. *Revue de géomorphologie dynamique.* n°5, pp. 213-218.

TURGEON, L. 1998. *Les entre-lieux de la culture.* Québec : Presses de l'Université Laval et L'Harmattan. 493 p.

URLBERGER, A. (Dir.). 2012. *Habiter les aéroports : Aperçus d'une urbanité future entre architecture et art.* Genève : METISPRESSES, 120 p.

VARLET, J. 1997. La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports. *Annales de géographie.* Vol. 106, n° 593-594, pp. 205-217.

VARLET, J., ZEMBRI, P. et FUMEY, G. 2009. *Mobilités contemporaines Approches géoculturelles des transports.* Paris : Ellipses Marketing, 285 p.

VELTZ, P. 1996. *Mondialisation, villes et territoires.* Paris : Presses Universitaires de France, 264 p.

VIDAILHET, P. 2010. Airport Cities. *Ponts et Chaussées Magazine.* Mars 2010, Vol. 10, n° 4-5, 124 p.

VILLEUROPE. 1998. *MétropParis.* Paris : PIR Ville-CNRS/RATP.

VIRILIO, P. 1977. L'Etat d'urgence ou du lieu d'élection au lieu d'éjection. *Traverses - Ville panique.* Vol. 9, 158 p.

VIRILIO, P. 1977. *Vitesse et politique.* Paris : Galilée, 160 p.

VOIGT, W. 1996. From the hippodrome to the aerodrome, from the Air Station to the Terminal : European airports, 1909-1945. In ZUKOWSKY, J. (Dir.). *Building for air travel : Architecture and design for commercial aviation.* New York : Prestel-Verlag, pp. 27-51.

WAGNON, C. 1994. La notion d'identité régionale, une approche sociologique. In CURAPP (Centre Universitaire de Recherches Administratives et Politiques de Picardie). *L'identité politique.* Presses Universitaires de France, pp. 345-352.

JONSSON, P. 2003. *What's in a name? In Atlanta, a whole lot.* 15 août 2003, The Christian Science monitor.

WOLKOWITCH, M. 1973. *Géographie des transports.* Paris : Armand Colin.

ZEMBRI, P. 2009. Les réseaux aériens issus de la déréglementation en Europe et en Amérique du Nord : pour une approche typologique renouvelée des structures. In BLETON-RUGET, A., COMMERCON, N. et VANIER, M. *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective.* Mâcon : IRVSM, pp. 81-94.

ZEMBRI, P. 2005. Structure des réseaux de transport et déréglementation. *Flux.* n°62, pp. 21-30.

ZIMMERMAN, J-B. 2002. "Grappes d'entreprises" et "petits mondes". Une affaire de proximités. *Revue économique.* 2002, Vol. 53, 3, p 517-524.

ZUKOWSKY, J. 1996. *Building for air travel.* New York : Prestel, 256 p.

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire *6*

Avant-propos *10*

Introduction générale *11*

Première partie *19*

Chapitre 1. L'aéroport, objet éminemment géographique **21**

I. Un objet multiscalaire 22

A. Échelles et démarche scalaire en géographie 22

1. Quand l'échelle acquiert de la substance : « le tournant géographique » 22

2. La démarche multiscalaire 23

B. L'aéroport-nœud sur la scène mondiale 23

1. Hétérogénéité réticulaire et hiérarchie aéroportuaire 24

2. La structuration du monde en AMM et les aéroports 27

3. Renforcement de la polarisation 28

4. De la déréglementation aux hubs and spokes 29

a. La déréglementation 29

b. La restructuration du réseau aérien en *hubs and spokes* 31

C. L'émergence d'un « territoire aéroportuaire » à l'échelon régional 34

1. Un levier économique 34

2. Du cercle vertueux au système aéroportuaire 38

3. La question de la distance 39

II. L'intérêt multiscalaire des géographes pour l'aéroport 42

A. Aux premières heures de l'aérien, une infrastructure marginalisée par la géographie des transports 43

B. Années 1960-1970 : l'émergence de l'aéroport, au cœur d'études géographiques 48

C. Années 1980-2010 : la sortie de l'aéroport et le glissement vers l'analyse extra-aéroportuaire 53

III. L'aéroport, transcalarité et interspatialités 54

A. Une invitation à la démarche transcalaire 54

1. La démarche transcalaire en géographie 54

2. L'aéroport et la construction du lien territoire-réseau 55

a. Territoire *versus* réseau 55

b. La construction du lien territoire- réseau 56

c. L'émergence du territoire-réseau 57

B. Interspatialités et extraterritorialités aéroportuaires 58

1. L'aéroport : un géotype, un espace générique 58

a. Des paysages standardisés 58

b. Le droit international et extraterritorialité juridique 62

2. L'ancrage local 63

Chapitre 2. La construction aéroportuaire, entre complexité et uniformité d'une infrastructure mouvante 67

I. La catégorisation des aéroports 68

A. L'acte de naissance étymologique 68

B. La construction infrastructurelle de l'aéroport : le débat sur l'aéroport primitif 70

1. Critère 1 : une piste, un hangar pour faire voler les avions 70

2. Critère 2 : l'aérogare européenne pour « remplir les avions » 73

II. Histoire d'une mutation infrastructurelle et sémantique 74

A. Années 1920 : l'aéroport prestige des premières heures 75

1. Les tâtonnements menant au terminal intégré 75

2. L'aéroport-monument national 81

3. La diffusion : quand le terminal s'érige en modèle 82
B. Systémisme et taylorisme aéroportuaires : années 1930-1950 84
1. L'aéroport devient système 85
2. Du terrain d'aviation aux pistes 85
3. Le taylorisme appliqué au terminal 86
4. L'affranchissement des formes 89
C. Années 1960 à aujourd'hui : l'aéroport opérationnel du jet et du gros porteur .. 90
1. Le recalibrage du terminal 92
2. Optimisation des déplacements et fluidité accélérée 95
a. L'automatisation des flux 95
b. La signalétique 96
3. ACI et modélisation 98
4. L'irruption de la sûreté aéroportuaire : bipartition spatiale et standardisation 99
a. L'accidentologie et l'anxiété aéroportuaire 99
b. Terrorisme et sûreté à l'origine de la bipartition aéroportuaire 102
5. L'aéroport aujourd'hui 104
III. La clôture progressive des aéroports 106
A. Une fermeture en quatre temps 107
1. Âge 1 : l'aéroport « pastoral » (1900-1920) 107
2. Âge 2 : L'aéroport-théâtre (1920-1960) 108
3. Âge 3 : L'aéroport introverti (1960-1990) 109
4. Âge 4 : L'illusion de la transparence depuis les années 1990 111
B. Le cloisonnement comme dispositif spatial 112
1. L'évolution du passager en vase clos 112
2. Juxtaposition d'espaces clos et gradation de l'effet de clôture 113

Chapitre 3. Évaluer la ville aéroportuaire – Méthodologie 115

I. L'aéroport : un morceau de ville ? 116

A. À la recherche de l'aéroport : l'émergence de l'*airport city* 116

B. L'*airport city* : prophétie auto-réalisatrice et performativité du concept 118

1. Une réflexion conceptuelle déductive 118

2. Le tâtonnement des mots 119

a. Années 1970-1990 119

b. Aviopolis 120

c. L'*aerotropolis* (KASARDA, LINDSAY, 2011) 121

C. Du concept théorique à la construction d'un concept opérationnel 123

1. Observation et théorisation : le jeu des conférences 124

2. Des conditions sine qua non au développement de l'airport city 126

3. Diversité des airport cities ..... **Erreur ! Signet non défini.**

4. Diffuser l'airport city 126

D. Du concept opérationnel au label 127

II. Une mutation qui interroge le géographe et la ville 129

A. Définir l'urbanité 131

B. Définir la citadinité 132

III. Méthodologie : évaluation géographique de la ville aéroportuaire 133

A. Éprouver l'aéroport comme terrain 134

1. S'affranchir de la synecdoque particularisante 134

2. Dépasser la frustration du chercheur et opérer en clandestinité 136

B. Élaborer un protocole de recherche 138

C. Saisir l'urbanité 141

1. Saisir l'urbanité a priori : des discours et des hommes 141

2. Saisir l'urbanité a posteriori : matériaux 144

D. Faire de la citadinité un concept opératoire 145

1. Objectiver la subjectivité 145

2. Définir la population aéroportuaire 145

3. Composer avec la complexité du terrain aéroportuaire 146

a. Cibler les personnes-ressources 146

b. Concevoir les questionnaires 147

c. Soumettre les questionnaires 148

E. Tableau récapitulatif du terrain de la thèse 152

Deuxième partie 156

Chapitre 4. La fabrique de la ville aéroportuaire 158

I. Fabriquer la ville aéroportuaire 159

A. L'urbanisme et la fabrique de la ville 159

1. L'urbanisme : un champ complexe 160

2. Diversité et pluridisciplinarité de l'urbanisme 161

3. Urbanisme entre art et règles 162

a. Des règles de l'utopie… 163

b. … aux règles de l'art 163

c. L'impossible utopie 164

B. La complexité de la fabrication de la ville aéroportuaire 165

1. Une complexité infrastructurelle 165

2. Une complexité juridique et réglementaire 166

a. Impératifs sécuritaires 167

b. Impératifs de sûreté 168

3. Outils, matériels, acteurs juridictionnels et réglementaires complexes : quel plan d'urbanisme pour l'airport city ? 168

II. Les acteurs de la fabrication aéroportuaire 170

A. Un acteur institutionnel : Aéroports de Paris 171

B. Des acteurs opérationnels 171

C. L'aéroport, royaume des acteurs techniciens 172

1. Ingénieurs et architectes 172

2. Le primat de l'École nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) 173

3. L'émergence des architectes 175

III. La conception de la ville par les acteurs techniciens 176

A. L'irruption de la ville dans le vocabulaire de la planification aérienne 176

1. La ville aéroportuaire en construction : discours prospectifs 177

2. La ville omniprésente 177

3. Les réseaux de mots associés : la confirmation du lien ville/aéroport 179

B. Les conceptions de la ville par les acteurs aéroportuaires 180

1. Une vision économique 181

2. Une vision fonctionnelle 182

3. L'accessibilité : la ville-carrefour 183

4. Une vision morphologique à l'européenne 184

5. Une vision politique : la question de la gouvernance ? 185

Chapitre 5. L'*airport city*, une ville fonctionnelle 187

I. L'*airport city* appliquée à Paris-CDG 188

A. Principes de l'*airport city* et applications parisiennes 188

1. Principes 188

2. Revenus de Paris-CDG reflétant la diversification fonctionnelle 191

B. Contexte 193

1. Contexte national : une idée ancienne 193

2. Contexte international : la privatisation aéroportuaire 193

a. Logiques de privatisation 194

b. Impacts sur la gestion financière de l'aéroport 196

C. Diversité des modèles et situation parisienne 197

1. Le schéma en quatre pôles 197

2. Caractères de l'airport city parisienne 199

II. Expressions parisiennes de la diversification fonctionnelle 200

A. À l'échelle du terminal, la « ville franchisée » (MANGIN, 2004) 200

1. Histoire du Duty free ou exploitation de l'aterritorialité aéroportuaire 201

2. « Des magasins avec des avions autour » (BELLANGER, DEVOS, 1999 : 53) 202

a. La croissance globale de l'offre commerciale 202

b. L'aéroport, lieu de surconsommation 204

3. La stratégie du parcours inévitable ou le balisage des itinéraires 205

4. Stratégies et disparités commerciales du terminal : effets de liminarité, de cloisonnements et de clubbisation 208

B. L'activité immobilière à l'échelle de la plateforme 212

1. La naissance de la Direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris 212

2. Immobilier aéroportuaire et immobilier de diversification 213

3. La question de la limite aéroportuaire 216

C. Participations internationales 218

Chapitre 6. Concentration d'activités et mille-feuille institutionnel : l'émergence fragile d'une centralité aéroportuaire 221

I. Concentration et polarisation : l'*edge city* aéroportuaire 223

A. Concentration urbaine et processus cumulatif 223

1. Un carrefour 224

2. Processus cumulatif et diversification fonctionnelle 225

B. Mesurer la polarisation et la dispersion économiques 227

1. L'aéroport en apesanteur ? La déterritorialisation en question 227

2. Polarisation des emplois 229

3. L'implantation d'entreprises 233

4. Les effets structurants du rayonnement aéroportuaire 236

C. Les effets spatiaux de la centralité aéroportuaire : un étalement différencié 236

1. Une dynamique aréolaire 237

2. Des inégalités spatiales contrariant le modèle gravitaire 240

II. Gouvernance et constructions du territoire aéroportuaire 243

A. Le mille-feuille territorial – L'effet mosaïque 244

B. Les inégalités territoriales 246

C. Retrouver la lisibilité spatiale : la construction du territoire aéroportuaire 248

1. L'EPA Plaine de France 248

2. Le Grand Roissy 248

3. Une gouvernance centrée sur Paris-CDG : l'omniprésence d'Aéroports de Paris 251

4. Des projets issus de cette gouvernance territoriale en construction : le Triangle de Gonesse 252

D. Limites de la cohérence territoriale 253

1. Le maintien des inégalités territoriales 253

2. Le Grand Roissy à l'épreuve du Grand Paris 254

III. Une centralité aéroportuaire en demi-teinte 257

A. D'une attractivité excluant les riverains… 257

B. … à une ville sans habitants 261

***Troisième partie* 268**

Chapitre 7 – urbanité et matérialité du lieu 271

I. La macroforme aéroportuaire : limites et gravité 273

A. Limites aéroportuaires 273

1. La limite et ses marqueurs 274

2. Le délitement de la limite : l'aéroport, un objet géographique à géométrie variable 277

B. De la périphérie au centre : le renversement de l'espace par la ville aéroportuaire 278

II. L'usage du sol aéroportuaire : le zonage multidimensionnel 281

A. Le zonage horizontal 282

1. Zone d'exploitation, zone technique, et zone commerciale : le zonage de l'activité aérienne 282

2. Zone publique / zone réservée : le zonage de la sécurité aérienne et aéroportuaire 283

B. Le zonage vertical de l'espace aéroportuaire 285

III. Le bâti : entre vides et pleins 291

A. Un *decorum* urbain : la ville, décor de l'*airport city* 291

1. Decorum urbain 291

a. Le mobilier urbain 292

b. Les terrasses aéroportuaires 295

c. La vitrine 296

2. Des espaces publics 299

a. La « rue » aéroportuaire 299

b. La place 302

c. Les espaces verts : une ville verte 303

B. Les marqueurs spatiaux d'une urbanité aéroportuaire : l'émergence de hauts-lieux 306

C. Paysage fonctionnel et urbanisme moderne 307

1. Charte d'Athènes et urbanisme moderne 307

2. Les cathédrales de la modernité 308

D. Paysage de ville des flux : une urbanité mouvante et fragmentée 312

1. Des voies diverses à la primeur automobile (tout-automobile) 312

2. L'expression de la ville mouvante 314

3. La segmentation réticulaire à l'origine d'un paysage urbain fragmenté 315

a. Des flux segmentés 315

b. De la segmentation à la fragmentation 317

Chapitre 8 – L'aéroport, de la citadinité à l'hétérotopie urbaine 319

I. Une écogenèse territoriale (RAFFESTIN, 1986) : du « *non-lieu* » à l'« *entre-lieu* » .. 321

A. La projection de l' « esprit des lieux » (LEVY, LUSSAULT, 2000) : l'aéroport, vitrine métonymique de la ville 321

1. La promotion des symboles culturels dans les terminaux 322

2. L'aéroport-musée 326

3. Production discursive : la mise en scène de la ville 329

B. La construction d'une identité aéroportuaire : une identité d'entreprise 331

C. Sentiment d'appartenance et émergence d'une communauté aéroportuaire 333

1. Sociabilités et sociétés aéroportuaires 333

a. Sociabilités des salariés : du « petit monde » (Zimmerman) à l'émergence d'une communauté aéroportuaire 336

b. Sociabilité des passagers : l'épreuve spatiale 337

2. « Si je pouvais construire ma maison dans l'aéroport, ce serait le rêve » : affects et sentiment d'appartenance 339

D. L'affirmation d'un « *entre-lieu* » aéroportuaire 342

II. De la citadinité contrariée… 344

A. Représentations et citadinité interrogée(s) : analyse discursive 344

1. De l'hésitation, à l'origine de distinctions entre usagers… 345

2. … à l'évidence de la ville aéroportuaire 349

3. Idéologies urbaines des usagers de l'aéroport 349

a. Passagers et employés : deux imaginaires urbains distincts 350

b. Des similitudes : une ville compacte et mouvante 350

B. Des pratiques citadines à l'épreuve de l'espace aéroportuaire 351

1. La socialité du citadin ? 351

a. La chorégraphie urbaine accentuée par la scène aéroportuaire 352

b. Diversité culturelle : *salad bowl* ou *melting pot* ? 355

c. Hiérarchie sociale et instrumentalisation de la distance 357

d. Anonymat 360

C. Fréquenter les commerces et les services : les automatismes du citadin ou du voyageur ? 361

1. Les pratiques mercantiles 361

2. Un consommateur aérien avant tout, un citadin secondairement 363

D. La contrainte spatiale : citadinité captive 364

1. La dictature spatiale du terminal 364

2. La citadinité captive 367

III. … à l'hétérotopie urbaine 370

A. Une urbanité/citadinité autre 370

1. Hétérochronie 370

2. Religiosités hétérotopes : « Je fais le Pasteur principalement pour les Musulmans aujourd'hui » (Pasteur de Paris-CDG, entretien, mars 2015) 373

B. Un espace imaginé 376

C. Aéroville, « lieu de condensation » de l'hétérotopie urbaine 378

Chapitre 9. L'aéroport ou la ville expérimentale/hypernormée 381

I. Le dispositif séparatif et dissimulateur au service de la ville hypernormée 382

A. Espace hermétique et ville artificielle 382

1. L'artificialisation et le contrôle de l'environnement aéroportuaire : le terminal 382

2. La zone réservée ou l'expérimentation d'un espace hermétique 385

B. De la sélectivité à la ségrégation socio-spatiale aéroportuaire : 389

1. Une sélection à l'entrée > Quid de l'espace public ? 389

2. Intégrations et marginalisations spatiales : une ségrégation/fragmentation aéroportuaire 394

3. La zone d'attente : opacité spatiale et dissimulation des exclus 399

II. Dispositif disciplinaire et ville liberticide 402

A. Les outils/instruments de la normalisation des cheminements des usagers : l'espace coercitif 403

1. Une évolution en vase clos 403

2. Rendre l'espace intuitif : suggestion des cheminements 404

3. L'impossible demi-tour : l'espace coercitif 405

B. Des « codes de procédure spatiale » (LUSSAULT, 2007 : 116) 407

III. Dispositif sécuritaire ou l'expérimentation de la ville sûre 409

A. Sécurité et sûreté 409

B. Dispositif sécuritaire du visible à l'invisible 411

1. Dispositif de contrôle et urbanisme sécuritaire : l'expérience du franchissement 411

2. Le passager de verre : la dissimulation du dispositif sûretaire 413

3. Hiérarchisation des espaces surveillés 418

4. Le dispositif sécuritaire du terminal : un système complexe 422

C. Expérimenter la ville sûre 424

1. L'acceptabilité du dispositif sécuritaire… 424

2. ….à destination de la ville sûre 429

Conclusion générale 433

Bibliographie *440*

Table des matières *458*

Annexes *471*

ANNEXES

Annexe n°1 : *Le Terminal*, film de Steven Spielberg, 2004

Synopsis :

Originaire des Balkans, un homme, Viktor Navorski, se rend à New York, afin d'honorer la promesse qu'il a faite à son père défunt de compléter sa collection d'autographes de musiciens de jazz. Suite à un coup d'état dans son pays, Viktor se retrouve coincé à l'aéroport de New York-JFK, avec l'impossibilité de rentrer chez lui, ou de pénétrer sur le territoire américain. Viktor erre alors dans l'espace de l'aéroport, qu'il doit apprendre à vivre et à conquérir. Il se débrouille pour y manger, y dormir, y travailler, se lier d'amitiés avec les employés, et même pour y tomber amoureux d'une hôtesse de l'air, Amelia.

Cette histoire est librement inspirée de celle du réfugié iranien du terminal 1 de Roissy-CDG, Mehran Karimi Nasseri, qui y demeura 18 ans, sans jamais en sortir.

Fiche technique :

- Titre original : *The Terminal*
- Réalisation : Steven Spielberg
- Scénario : Sacha Gervasi et Jeff Nathanson, d'après une histoire d'Andrew Niccol et Sacha Gervasi
- Production : Laurie MacDonald, Walter F. Parkes et Steven Spielberg
- Sociétés de production : *Amblin Entertainment* et *DreamWorks SKG*
- Budget : 60 millions de dollars
- Musique : John Williams
- Photographie : Janusz Kaminski
- Montage : Michael Kahn
- Décors : Alex McDowell

- Costumes : Christine Wada et Mary Zophres
- Pays d'origine : États-Unis
- Format : Couleurs - 1,85:1 - DTS - 35 mm
- Genre : Drame, romance
- Durée : 128 minutes
- Dates de sortie : 9 juin 2004 (première à Beverly Hills), 18 juin 2004 (États-Unis), 15 septembre 2004 (Belgique, France)

Distribution :

- Tom Hanks : Viktor Navorski
- Catherine Zeta-Jones : Amelia Warren
- Stanley Tucci : Frank Dixon
- Chi McBride : Mulroy
- Diego Luna : Enrique Cruz
- Barry Shabaka Henley : Thurman
- Kumar Pallana : Gupta Rajan
- Zoe Saldana : Torres

Intérêt géographique :

Ce film présente un intérêt certain dans le cadre d'une étude portant sur les aéroports, et plus précisément sur les mutations qu'ils ont connues et qu'ils connaissent encore actuellement. Le premier rôle est bel et bien attribué à l'aéroport.

- Une étude minutieuse de l'espace aéroportuaire. *Le Terminal* n'a pas été tourné en situation, c'est-à-dire dans l'aéroport de New York-JFK, où l'histoire est censée se dérouler, compte tenu des contraintes que cela aurait imposées. Seules les scènes de douane et d'immigration ont été tournées dans un décor réel, constitué par l'aéroport de Montréal. Un terminal d'aéroport a donc été recréé de toutes pièces dans un hangar monumental (91 mètres de large sur 21 mètres de haut), à proximité de Los Angeles. La ressemblance est troublante : le moindre détail y est reproduit. Il faut dire que, dans ce but, Sacha Gervasi a passé plusieurs jours dans le *Tom Bradley Terminal*, où il a dormi plusieurs nuits sur les bancs des salles d'attente. Les terminaux de Denver, d'Osaka et de Francfort ont aussi été minutieusement analysés. Le terminal réalisé est une véritable réalisation architecturale, disposant de sa propre armature en acier, et s'étendant sur plus de 20 000 m².

Cette aérogare illustre fidèlement la déferlante de commerces et de loisirs qui s'est abattue sur les aéroports du monde entier. La diversification fonctionnelle de l'aéroport se lit dans *Le Terminal*. Comme le signale Steven Spielberg, à propos du film, *« airports are small microcosms of society : they're places to eat, places to shop, places to go on the backroom, places to meet people"*. Afin de s'approcher le plus possible de la réalité, les réalisateurs ont signé des contrats avec les grandes enseignes présentent dans les aéroports du monde entier : *Starbucks coffee, Hugo Boss, Burger King,* etc.. La mutation de l'aéroport en *mall* à l'américaine a parfaitement été comprise. A la question de Viktor Navorsky interrogeant

un officier de douane sur la façon d'occuper son temps, celui-ci lui répond : « *There is only one thing you can do here, Mr Navorsky : shopping* ».

D'autre part, l'ambiance aéroportuaire est parfaitement recréée, entre les flux de passagers qui traversent le terminal, les postes de télévision, la voix suave annonçant les portes d'embarquement, et surtout les panneaux d'affichage, reprenant fidèlement la nouvelle signalétique de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol.

Les réalisateurs ont aussi saisi l'aéroport comme un espace fait de limites, qui contrastent avec la liberté que confère le transport aérien. Tout d'abord, les inégalités de traitement des passagers selon le prix de leur billet s'impriment dans l'espace du terminal, à travers les salons d'affaire, desquels Viktor Navorsky est refoulé. Le prétexte : il n'est pas membre du « club ». D'autre part, ces limites se manifestent par les postes de douanes et d'immigration qui filtrent les passagers à leur arrivée, mais aussi par les portes qui séparent la zone accessible au public (animée par des lumières, décorations, boutiques, etc.) de la zone de sécurité, froide, aseptisée et éclairée aux néons.

-<u>un espace ultra-réglementé et ultra-sécurisé.</u> *Le Terminal* est le témoignage d'un pays ultra-sécurisé, ultra-policier, ultra-méfiant, comme en état de guerre. Il matérialise le syndrome post 11 septembre qui touche les États-Unis. C'est pourquoi Steven Spielberg a choisi de faire de l'aéroport le principal protagoniste de l'histoire. Il a parfaitement saisi l'obsession sécuritaire qui s'est emparée de cet espace. Ainsi, cela se manifeste par des personnages (le directeur de la sécurité de l'aéroport, les officiers de l'immigration, les policiers chargés de la sécurité), par l'omniprésence des caméras, qui couvrent chaque mètre du terminal (Viktor Navorsky est suivi à la trace), par la salle des moniteurs de surveillance, par la salle de rétention, etc.. *Le Terminal* a alors le mérite de nous montrer ce qui est inaccessible pour le passager lambda. Cependant, Steven Spielberg a choisi de tourner en dérision cette obsession sécuritaire. L'histoire repose sur une faille du système, qui mène à une situation kafkaïenne : le protagoniste est pris en otage par l'absurdité des règles qui régissent l'aéroport : il est « inacceptable », c'est-à-dire qu'il ne rentre dans aucune des situations prévues par la réglementation. De ce fait, il est immobilisé dans la zone de transit international. De même, le réalisateur dénonce le manichéisme des procédures d'immigration. Les passagers sont interrogés sur les motifs de leur voyage par les agents de sécurité : « *affaire ou tourisme* » sont les deux seuls motifs valables. Cette réglementation est donc aussi faite de failles, que Viktor Navorsky va apprendre à exploiter, au cours de son séjour dans l'aéroport, afin de la retourner contre les autorités aéroportuaires mêmes.

-<u>L'aéroport, véritable lieu de vie</u>. Ce film est axé sur les nouvelles tendances d'aéroports devenus de véritables centres de vie. Viktor Navorsky parvient à survivre, et même à vivre un certain temps dans l'aéroport. Il mange dans les *fast foods*, il dort porte 67 (en voie de réfection), il apprend l'anglais dans les livres vendus par la librairie, il trouve

du travail, il se lave et se rase dans les toilettes, et arpente le terminal en peignoir. Les amitiés que lie le protagoniste avec les employés font de l'aéroport un véritable espace d'interaction sociale. Il devient même le théâtre d'un mariage entre Enrique, employé de la restauration embarquée et Torres, agent de l'immigration. Une formidable solidarité s'organise aussi entre les employés, afin de permettre à Viktor de quitter l'aéroport. La situation est certes romancée, mais elle reflète de l'évolution qui tend à faire de l'aéroport un microcosme.

-L'aéroport, un espace identitaire. A son arrivée à New York-JFK, les employés de l'immigration lui confisquent son billet d'avion et son passeport : sa nationalité, son identité, s'envolent, même si Viktor entretient un fort sentiment d'appartenance à son pays. Il devient citoyen de nulle part, et c'est l'aéroport qui va lui redonner une identité : Viktor est connu de tous les employés comme étant celui qui habitent dans l'aéroport. Il se l'approprie, y développe des habitudes.

-L'aéroport, un espace entre diversité sociale et multiculturalité. La diversité sociale de l'aéroport se retrouve dans *Le Terminal*. Chaque groupe est fidèlement représenté : les passagers, évidemment, affublés de bagages ; les hommes d'affaire et leur attaché case (dont fait partie l'amant d'Amelia) ; les agents de l'immigration en uniforme ; et les employés de la maintenance aéroportuaire. Viktor Navorsky est confronté à chacun de ces groupes. La diversité culturelle est aussi de mise, entre le Sud Américain Enrique Cruz, l'Indien Gupta Rajan, l'Européen de l'est Viktor Navorsky, Torres la métisse, et Dixon, l'Américain, directeur de la sécurité de l'aéroport.

Pour les besoins du film, les caractéristiques de l'espace aéroportuaire sont exagérées, et naturellement romancées. Néanmoins, compte tenu de la minutie avec laquelle il est reproduit, et de son traitement particulier par Steven Spielberg, *Le Terminal* aide à saisir les dynamiques à l'œuvre dans les aéroports d'aujourd'hui : ce ne sont plus de simples infrastructures de transport, mais de véritables lieux de vie.

Annexe n° 2 : Tableau synoptique des entretiens menés auprès des acteurs institutionnels

DATE	NOM	SERVICE	FONCTION	LIEU	MODALITES
27/03/2009	P. Vidailhet	Direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris	Directeur	OrlyTech	Entretien semi-directif
27/03/2009	M-C. Lainé	Direction marketing, commerces et communication	Déléguée du personnel	Orly Sud	Entretien semi-directif
05/05/2009	D. Fivel	Direction de l'aéroport de Paris-CDG	Responsable des visites – Aéroports de Paris	Paris-CDG, Bât 5720	Visite technique Discussion informelle
05/05/2009	F. Serin	Direction marketing, commerces et communication	Responsable Pôle Enquêtes et Etudes Clients	Paris-CDG, Bât 5720	Entretien semi-directif
05/05/2009	B.Cibiel	Direction de l'environnement et du développement durable	Chargé d'études et de projets Pôle économique et social Nord	Paris-CDG, Roissytech, Bât.3311	Entretien semi-directif
06/05/2009	A-S. Hugedet	Datagora	Chargée de mission	Paris-CDG, Bureau 6S43	Entretien semi-directif
04/06/2009	N. Badi	Direction du Planning Stratégique, ADPi	Chargée du pôle Urbanisme	Orly Sud, Bât 641	Entretien semi-directif

Réalisation : L.Démettre, 2015

Annexe n° 3 : Communiqué de presse d'Aéroports de Paris daté du 12 mars 2012, « Le groupe Aéroports de Paris entre au capital de TAV Création d'un partenariat international dans le secteur aéroportuaire

Istanbul, le 12 mars 2012

Le groupe Aéroports de Paris entre au capital de TAV
Création d'un partenariat international dans le secteur aéroportuaire

Aéroports de Paris Management, filiale à 100% d'Aéroports de Paris, a signé le 11 mars 2012 avec Akfen Holding A.Ş. ("Akfen Holding"), Tepe İnşaat Sanayi A.Ş. ("Tepe İnşaat") et Sera Yapı Endüstrisi ve Ticaret A.Ş. ("Sera Yapı") un contrat en vue de l'acquisition d'une partie des titres de TAV Havalimanlari Holding A.Ş. ("TAV Havalimanlari Holding" ou "TAV") et de TAV Yatirim Holding A.Ş. ("TAV Yatirim Holding", propriétaire de TAV Construction, société non cotée).

38% des titres de TAV Havalimanlari Holding seront acquis pour un montant de 874 millions de $. La transaction valorise TAV Havalimanlari Holding à 2,3 milliards de USD, soit 11,3 lires turques par action, et offre une prime de 32% par rapport au dernier cours de clôture de l'action TAV Havalimanlari Holding. De plus, 49% des titres de TAV Yatırım Holding seront acquis pour un prix 49 millions de USD. Cette transaction valorise TAV Yatırım Holding à 100 millions de USD.

Disposant de fondamentaux économiques solides, TAV a connu une formidable croissance. La stratégie de "one-stop-shop" de TAV, visant à optimiser la rentabilité à travers la création de valeur à chaque jalon de la chaine de valeur (ingénierie, informatique, commerces, sûreté...) fait partie intégrante de ce succès. L'investissement dans TAV est parfaitement en ligne avec la stratégie internationale du Groupe Aéroports de Paris qui vise à :

- investir dans des aéroports internationaux de plus de 10 millions de passagers, présentant un fort potentiel de croissance d'EBITDA, et situés dans les pays de l'OCDE ou BRIC,
- nouer des partenariats forts qui mettent en œuvre de manière systématique l'échange des meilleures pratiques dans les domaines aéronautiques et non-aéronautiques.

Avec 37 aéroports gérés directement ou indirectement et environ 180 millions de passagers accueillis, ce partenariat créera l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales et permettra à TAV et au groupe Aéroports de Paris de :

- accélérer le développement international, en particulier en dehors de la Turquie, en tirant profit de leurs compétences communes et leurs implantations géographiques,
- partager leurs savoir-faire et meilleures pratiques entre leurs aéroports respectifs,
- continuer à développer leurs plates-formes à travers une approche plus systématique des ventes croisées entre Aéroports de Paris et TAV,
- favoriser un développement ambitieux des ressources humaines pour les collaborateurs des deux groupes.

Une telle coopération se traduira par la création d'une alliance exceptionnelle offrant un fort potentiel de croissance tant organique qu'au travers de futures acquisitions.

1

Aéroports de Paris attend de cette transaction un retour sur investissement à deux chiffres. L'opération devrait avoir un impact positif sur les résultats dés 2013. Cet investissement serait financé par la trésorerie existante et par un recours à l'endettement, déjà sécurisé.

Hamdi Akın et Dr. M. Sani Şener conserveront leurs fonctions respectivement d'Administrateur et Directeur Général et de Président de TAV Havalimanlari Holding. Les parties, y compris Tepe et Akfen, resteront fortement impliquées dans la gestion et resteront au conseil d'Administration de la société. Tepe Insaat et Akfen Holding nommeront 3 membres, Aéroports de Paris nommera également 3 membres au conseil de TAV Havalimanlari Holding. Le Directeur Général et Président de TAV Havalimanlari Holding sera membre exécutif du Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration sera également composé de 4 administrateurs indépendants.

Dr. M. Sani Şener, CEO & Président of TAV a commenté:

"Nous sommes persuadés que notre marque, née de la privatisation de l'aéroport international Ataturk d'Istanbul qui s'est développé à travers 12 aéroports dans 5 pays en seulement 12 ans sera capable de viser des objectifs encore plus ambitieux grâce à la collaboration que nous avons réalisée avec Aéroports de Paris, l'un des tous premiers opérateurs aéroportuaires mondiaux. Le partenariat entre ces deux groupes mondiaux dans la gestion et la construction d'aéroports se traduira par un échange de savoir-faire issu de l'exploitation de 37 aéroports accueillant 180 millions de passagers dans le monde entier. Ces dernières années, nous avons rencontré Aéroports de Paris dans le monde entier, parfois en tant que partenaire, parfois en tant que compétiteur, et nous nous connaissons très bien. Aéroports de Paris gère actuellement les projets des aéroports de Muscat et Tripoli. Nous avons également travaillé ensemble sur les projets de hangars avions pour les A-380 d'Emirates à Dubaï. Nous sommes certains que cette collaboration continuera à renforcer les succès que nous avons obtenus en tant que société turque et offrira de nouvelles opportunités de croissance. Nous allons continuer à créer de la valeur pour nos actionnaires et plus particulièrement pour nos collaborateurs et clients. Nous avons toujours cherché à figurer parmi les meilleurs opérateurs. Le partenariat stratégique que nous avons scellé aujourd'hui est primordial à cet égard.

Notre collaboration avec Aéroports de Paris sera également une source de revenus significatifs pour la Turquie et ainsi nous permettra de poursuivre nos rêves et nos objectifs. "

Pierre Graff, Président-directeur général Aéroports de Paris a déclaré :

"Le partenariat avec TAV est un investissement stratégique majeur pour le Groupe Aéroports de Paris. Parfaitement en ligne avec notre stratégie internationale, cette transaction aura un impact très positif sur la performance du Groupe. De cette collaboration naitra un leader mondial de l'aéroportuaire, offrant des perspectives de croissance à long terme."

TAV est un opérateur aéroportuaire très performant, disposant d'une équipe managériale efficace, qui a connu une croissance continue et des résultats impressionnants ces dernières années. De plus, la Turquie est l'un des pays qui connait la plus forte croissance des pays de l'OCDE et dispose d'un environnement favorable aux affaires.

Le portefeuille d'activité est de grande qualité et est constitué d'actifs très attractifs, tant en Turquie qu'à l'étranger. Tous les aéroports ayant construits récemment, ils figurent parmi les meilleurs de leur catégorie et présentent du potentiel de croissance.

La proximité géographique, mais aussi la proximité du modèle culturel et d'affaires des deux groupes facilitera les projets de développement futurs, en particulier pour de nouvelles opportunités d'investissement dans des aéroports."

Les accords d'achat d'actions restent soumis aux approbations réglementaires.

Les vendeurs étaient conseillés par Credit Suisse et Pekin & Bayar.

Aéroports de Paris était conseillé par J.P. Morgan, Hogan Lovells et Pekin & Pekin.

La présentation de la transaction sera disponible aujourd'hui en webcast à partir de 09:00 (heure de Paris) et sur http://www.aeroportsdeparis.fr/Adp/fr-FR/Groupe/Finance/

A propos d'Aéroports de Paris
Aéroports de Paris construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. En 2011, Aéroports de Paris a accueilli plus 88 millions de passagers et près de 2,5 millions de tonne de fret et de courrier à Paris, et près de 40 millions de passagers à l'étranger.
Bénéficiant d'une situation géographique exceptionnelle et d'une forte zone de chalandise, le Groupe poursuit une stratégie de développement de ses capacités d'accueil et d'amélioration de sa qualité de services et entend développer les commerces et l'immobilier. En 2011, le chiffre d'affaires du Groupe s'est élevé à 2 502 millions d'euros, l'EBITDA à 972 millions d'euros et le résultat net à 348 millions d'euros.
Relations Investisseurs: Florence Dalon: + 33 1 43 35 70 58 - invest@adp.fr
Presse : Jérôme Dutrieux: +33 6 21 63 37 28 / +33 1 43 35 70 70
Site internet: www.aeroportsdeparis.fr

A propos TAV Havalimanlari Holding
Opérateur aéroportuaire premier plan en Turquie, TAV Airports opère sur 12 aéroports: Istanbul Atatürk, Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes et Antalya Gazipasa en Turquie, les aéroports de Tbilissi et Batoumi en Géorgie, Monastir et Enfidha-Hammamet en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine. TAV Airports exploite également les zones duty free et les commerces de l'aéroport international de Riga en Lettonie et gérera également les opérations de l'aéroport de Médine, premier projet de privatisation de l'Arabie saoudite, au cours du premier semestre 2012.
TAV Airports est également opérateur dans d'autres domaines aéroportuaires tels que le duty-free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sûreté et les services opérationnels. La société, avec ses filiales, a assuré la prestation de services à environ 451 000 vols et 53 millions de passagers en 2011. Les actions de la Société sont cotées à la Bourse d'Istanbul depuis le 23 février 2007, sous le ticker "TAVHL".
Relations Investisseurs: Nursel Ilgen, CFA : + 90 212 463 3000 x 2122 / +90 533 459 7986 - mailto : ir@tav.aero
Presse : Erhan Ustundag: +90 212 463 3000 x 2097 / +90 530 228 8059
Site internet: http://ir.tav.aero

A propos de TAV Yatirim Holding
Membre du groupe TAV, TAV Construction a été créée en 2003 et a, depuis, entrepris des projets de construction pour une surface totale proche de 3 millions de m². TAV Construction, dans le siège est situé à Istanbul, dispose d'agences au Caire, à Doha, à Dubaï, en Tunisie, au Bahrein, à Abu Dhabi, en Macédoine, à Muscat et Tripoli. Grâce à son expertise et expérience uniques, TAV Construciton propose des services de construction d'aéroport et est spécialisée dans la maintenance technique et la réparation. TAV Construction fournit également des services de conseil en infrastructures aéroportuaires
TAV Construction, entreprend généralement des projets en tant que maître d'œuvre unique, mais a aussi réalisé des partenariats stratégiques avec des leaders mondiaux tels que le japanais TAISEI, le brésilien Odebrecht and le libanais CCC pour certains projets.
TAV Construction a été récompensé plusieurs fois pour des contrats de construction et a été désigné comme la 3ème plus grande entreprise de construction d'aéroport au monde par Engineering News Record (ENR) en 2009, 4ème en 2010 et de nouveau 4ème en 2011.

Avertissement
Les opérations décrites dans ce document sont sujettes à l'obtention des avis, approbations et autorisations adéquates, dont l'avis des représentants du personnel, l'approbation du conseil d'Administration et des actionnaires. Ce document contient des déclarations prospectives fondées sur les prévisions, opinions et anticipations actuelles des équipes de management. Ces prévisions, opinions et anticipations sont susceptibles d'évoluer en raison d'incertitudes pesant notamment sur l'environnement économique, financier et réglementaire. Les déclarations prospectives sont également soumises à un certain nombre de facteurs susceptibles d'entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations. Aéroports de Paris, Akfen, Tepe, Sera et TAV n'ont pas l'intention de modifier ou de mettre à jour ces déclarations. Ce communiqué ne constitue pas une offre de vente ou une sollicitation d'acheter des titres Aéroports de Paris, Akfen, Tepe, Sera ou TAV et ne doit pas servir d'offre de vente ou de sollicitation de ce type où que ce soit dans le monde. Pour toute information complémentaire concernant les sociétés, vous êtes invité à vous reporter à la documentation officielle déposée en France auprès de l'Autorité des marchés financiers également consultable sur le site Internet http://www.aeroportsdeparis.fr et http://ir.tav.aero.

Annexe n° 4: Formations et profils des acteurs de l'urbanisme aéroportuaire chez Aéroports de Paris

Service	Fonction	Année	Formation	Expérience professionnelle
Pôle aménagement et développement	Directeur général adjoint aménagement et développement	Depuis 2008	Diplômé de l'Ecole Polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées (ENPC)	1985 : Chargé de mission à la division des Ports et voies navigables de la société d'ingénierie BCEOM 1986-1992 : Direction départementale de l'équipement du Val d'Oise 1992-1993 : Conseil Régional d'Ile de France en charge des transports, de la circulation et des techniques informatiques 1993-2001 : Autoroutes du Nord et de l'Est de la France 2001-2003 : Chef du département maîtrise d'ouvrage chez ADP 2003-2008 : Directeur des grands travaux chez ADP
Pôle aménagement et développement ADPi	Directeur général adjoint aménagement et développement Président d'ADPi	2002-2008	Diplômé de l'Ecole Polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées (ENPC)	Il « *a toujours travaillé dans les secteurs de l'Energie et des Transports* » (ce qu'il dit de lui sur le site Linkedin) 1974-1980 : directeur du port de commerce de Brest 1981-1985 : chef de l'aménagement de la centrale nucléaire de St Alban St Maurice (38) chez EDF 1989-1993 : Directeur Marketing GDF 1993-2000 : Directeur général d'Electricité de Strasbourg

				sa 2000-2001 : Contrôleur Général d'EDF
	Directeur de l'équipement d'ADP	1999-2001	Ingénieur en chef de l'Ecole des Ponts et Chaussées (1983)	directeur du service technique études et grands travaux de la ville de Cannes. 1978 : chef de mission sur des contrats d'ingénierie internationale, puis chef de projet chez ADP 1997 : chef du département maîtrise d'ouvrage chez ADP
ADPi	Directeur de projets-Architecte	Depuis 1999	Architecte DPLG – ENSBA (1974-1980)	1980-1982 : chargé de mission à la Réunion 1982-1985 : fondation d'une agence d'architecture et d'urbanisme en région parisienne 1985-1993 : Aéroports de Paris en qualité d'architecte puis d'architecte principal 1993-1998 : chef de projet résident aux Antilles puis aux Philippines pour Aéroport de Paris (supervision des nouvelles aérogares de Pointe à Pitre et Fort de France) *Source : http://www.ambafrance-jp.org/CV-des-architectes, Site de l'Ambassade de France de Tokyo*
Direction immobilière	Responsable recherche et développement ADP	Depuis 2009	Ingénieur des Ponts et Chaussées (1977)	*« Je suis ingénieur, civil de l'Ecole des Ponts et Chaussées, je suis architecte aussi. J'ai fait un parcours plutôt architecte au début, puis ingénieur de conception de bâtiments, puis maîtrise d'ouvrage dans une banque. Il y a 12 ans, j'ai rejoint l'aéroport pour de la conduite d'opération, puis une fonction de programmation de projets. Depuis 6 ans, je suis à*

				la direction immobilière. » Extrait de l'entretien du 27 mars 2009
Direction immobilière	Directeur immobilier, Membre du Comité Exécutif	Depuis 2007	Ingénieur des Ponts et Chaussées (1974) MBA à HEC-isa	1977-1982 : Directeur des affaires nouvelles à SCOGIM (mise en place de programmes de logements sur la Côte d'Azur et en Région parisienne 1983-1993 : Responsable immobilier et montage d'affaires au sein de Bouygues Construction 1993-2007 : Directeur de l'aménagement et des constructions à la SEM 92 puis Directeur général adjoint en charge de l'aménagement, de la construction et du développement
ADPi	Président directeur général d'ADPi	Depuis 2012	Diplômé de l'Ecole Polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées (ENPC) (1997) et du collège des ingénieurs de Paris (1998)	2002-2006 : Directeur de projet chez ADPi 2006-2008 : Directeur de projets chez ADP 2008-2012 : Directeur de maîtrise d'ouvrage délégué chez ADP
ADPi	Architecte-urbaniste	2008	Architecte DPLG (2002) Urbaniste diplômée de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (AMUR 2003)	2003-2008 : architecte-urbaniste chez ADP Depuis 2008 : architecte-urbaniste chez APDi
ADPi	Président directeur général d'ADPi	2010-2012	Diplômé de l'Ecole Nationale des Ingénieurs des	Service des bases aériennes de Guadeloupe 1974-1982 : Représentant local de la société Sofréavia

			Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) (1966)	pour des projets en Libye, puis en Asie du Sud est où il devient Chef de projet pour Sofréavia / Aéroports de Paris et réalise notamment des études de modernisation pour l'ensemble du système aéroportuaire indonésien 1982-1983 : Directeur Adjoint de l'Ecole Nationale des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) 1984-1989 : Directeur Général Adjoint du GIE Transroute à la Caisse des Dépôts et Consignations 1989 : Chef du Département international chez ADP 2000 : Directeur général d'ADPi (dont il a participé à la création)
ADPi	Directeur-Direction de l'architecture et de l'ingénierie (2000-2007) Président directeur général (2002-2004)	2000-2007	Architecte DPLG (1984) Ingénieur civil des Ponts et Chaussées (1983) Diplômé de l'Ecole Polytechnique	1983-2007 : Aéroports de Paris (Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée ; Direction de l'Aménagement et des Programmes) *Source : http://www.ambafrance-jp.org/CV-des-architectes, Site de l'Ambassade de France de Tokyo*
ADPi	Directeur financier		Université Evry Val d'Essonne	
ADPi	Directeur de projets	2007-2011	Ecole des travaux publics de l'Etat (1979)	1985-1989 : Chef d'unité AMO à la DDE de l'Oise 1990-1993 : Chef de projet chez SODETEG

				1993-2006 : Chef de projet chez Sofreavia 2006-2007 : Directeur adjoint transports chez BCEOM
ADPi	Architecte D.E. et architecte d'intérieur	2009-2011	Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles (ENSAV) (2007)	2004-2005 : Architecte d'intérieur collaboratrice chez SDA Architecture et intérieurs (Paris) 2005-2009 : architecte collaboratrice au sein de l'agence Depigny et Labruyère à St Germain en Lay (hôtels, résidences, etc.)
ADPi	Coordinateur technique	2014	Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) (2011-2013)	2011 : assistant au Service du trafic à l'aéroport de Bordeaux 2013 : chef de projet assistant chez ADP, Aéroport de Paris-Le Bourget
ADPi	Coordinateur de projets (stratégie financière des aéroports)	2010-2011	Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) (2008-2010)	2006-2007 : saisonnier chez Avia Partner en tant qu'agent de piste 2007-2008 : Technicien en Bureau technique de maintenance chez Azur Technics
ADPi	Assistant architecte prescripteur	Depuis 2009	Ecole d'architecture de Venise	1998-2000 : Assistant de production freelance 2000-2002 : Chargé d'affaires à l'international au Laboratorio Museotecnico Goppion (IT, aménagement culturel) 2002-2004 : Chargé d'affaire au sein du Groupe Réponse (FR, aménagement culturel, commercial,

				collectivité) 2004-2005 : Assistance à la maîtrise d'ouvrage Freelance 2005-2006 : Responsable opérationnel chez Snaidero Engineering (IT, aménagement collectivité) 2006-2008 : Chef de service chez Patt Spa / Gruppo Fantoni (IT, matériaux phonoabsorbants) 2008-2009 : Assistance à la maîtrise d'ouvrage chez Jacobs France (« banque privée » du Crédit Lyonnais)
ADPi	Architecte DPLG	Février-mars 2014	Ecole Nationale Supérieur d'Architecture de Paris La Villette (ENSAPLV) (2001-2007)	2008 : Assistante d'étude Gordana Gazzola 2009-2011 : Architecte freelance 2011-2012 : Architecte chez Jean-Paul Viguier et associés 2012 : Architecte collaboratrice chez Hubert Godet 2012-2013 : Architecte chez ADP

Annexe n° 5 : Questionnaire soumis aux passagers de Paris-CDG

Questionnaire-entretien sur les pratiques des passagers aériens dans l'espace aéroportuaire

N° _____ **DATE _____**

Ce questionnaire porte sur votre fréquentation de l'espace aéroportuaire. A travers cette enquête, nous tentons de comprendre quelles sont vos pratiques, et votre perception de ce lieu de transport.

Ce travail entre dans le cadre d'une thèse de géographie, effectuée à l'Université de Bordeaux 3 et au laboratoire CNRS ADES. Cette enquête est anonyme, et vos réponses sont strictement confidentielles.

Votre fréquentation des aéroports

1. Sexe : 2. Age : _____

3. Profession :

a. Agriculteur
b. Artisan commerçant / chef d'entreprise
c. Cadre / Profession intellectuelle supérieure
d. Profession intermédiaire
e. Employé
f. Ouvrier
g. Retraité
h. Autre, sans activité professionnelle

Précisions, si nécessaire :

4. Nationalité : _____

5. Si vous êtes de nationalité française, où habitez-vous ?

6. Quelle est votre destination aujourd'hui ?

7. Combien de fois par an empruntez-vous l'avion :
a. – d'1 fois b. 1-3 fois c. 4-6 fois d. + de 6 fois

8. Quelle sont les motivations de vos voyages en avion, le plus souvent ?
a. Travail/affaires
b. Tourisme
c. Famille
d. Etudes
e. Autre : _____

Votre pratique de l'espace aéroportuaire

POUR TOUS

9. Quel moyen de locomotion avez-vous emprunté pour venir à l'aéroport ?

a. RER
b. Bus RATP
c. Taxi
d. Véhicule personnel (stationné au parking)
e. Accompagné par un proche
f. TGV
g. Autre (précisez) : _____

10. En moyenne, combien de temps avant le départ du vol arrivez-vous à l'aéroport ?

a. – de 2 h b. 3h-4h c. 4h et +

11. Pourquoi arrivez-vous tant/si peu à l'avance ?

12. Quelles sont les différentes étapes que vous suivez dans l'aéroport, de votre arrivée jusqu'au départ de l'avion ?

13. Le temps d'attente dans l'aéroport vous paraît-il ?

a. long b. utile c. agréable d. ennuyeux

14. Que faîtes-vous en attendant votre vol, après avoir rempli les formalités administratives ?

a. shopping b. travail c. lecture d. détente e. rencontres
f. restauration g. moments passés en famille h. autre (précisez) : _____

15. Si vous faîtes des achats dans les boutiques de l'aéroport, quel type de produits achetez-vous ?
a. cosmétiques et parfums b. mode c. confiserie et produits traiteur
d. alcools/cigarettes e. bijouterie f. produits culturels
g. électronique h. presse et librairie i. autre (précisez) :

Qu'est-ce qui vous incite à faire ces achats à l'aéroport ?
a. occuper le temps d'attente b. préparer le vol et le voyage
c. diversité de l'offre sur place d. autre (précisez) :
e. prix attractifs (*duty free…)*

Quel budget (*approximatif*) accordez-vous aux dépenses dans l'enceinte de l'aéroport ?

17. Avez-vous recours aux services proposés par l'aéroport ?

a. banques f. location de voitures k. Autre : _____
b. bureaux de change g. espaces de jeux
c. bureaux de poste h. salons de massage
d. pharmacies i. salons de coiffure
e. espaces de prière j. instituts de beauté

18. Utilisez-vous les nouveaux moyens de communications mis à votre disposition dans l'aéroport (internet, ordinateurs, wifi, etc.) ? a. oui b. non

19. L'offre de commerces et de services vous paraît-elle similaire à celle du centre ville ?
a. oui b. non. Pourquoi ?

20. Avez-vous déjà passé la nuit dans un hôtel au sein de l'aéroport ou à proximité ? a. oui b. non

Si oui, à quelle occasion ?

a. affaires
b. retard de vol
c. transit
d. autre (précisez) : _____

21. Vous arrive-t-il d'échanger quelques mots avec d'autres passagers ? a. oui b. non.
Si oui, de quoi parlez-vous le plus souvent ?

22. Vous semble-t-il plus facile de discuter avec d'autres personnes au sein d'un aéroport qu'en centre-ville par exemple ? Pour quelles raisons ?

23. Parvenez-vous à vous repérer facilement dans l'aéroport ? a. oui b. non
Quels sont les points de repères que vous utilisez ?

POUR LES PASSAGERS D'AFFAIRE

24. Vous arrive-t-il d'utiliser les services spécifiques mis à disposition des hommes d'affaire dans l'aéroport ?

a. salons Icare
b. salons des compagnies aériennes
c. espaces de travail
d. salles de réunion/de conférence
e. hôtels
f. autre (précisez) : _____

Votre représentation de l'espace aéroportuaire

25. Que ressentez-vous dans l'aéroport ? (*cochez les 3 cases qui vous paraissent les plus adéquates*) :
a. liberté b. plaisir c. confort d. insécurité e. propreté f. mouvement g. malaise
h. inconfort i. sécurité j. ennui k. fonctionnalité l. autre : ……..

26. Vous sentez-vous en sécurité dans les aéroports ?

27. Selon vous, que pensez-vous que l'on puisse améliorer dans cet aéroport pour que votre passage y soit agréable, et non plus contraint ?

28. Selon vous, l'aéroport de Roissy-CDG se distingue-t-il des autres aéroports que vous avez eu l'occasion de fréquenter ? a. oui b. non c. sans opinion

Si oui, pourquoi ?

29. Voici quelques photographies. Lesquelles d'entre elles peut-on associer avec un aéroport tel que Roissy ? Pourquoi ? Laquelle vous paraît être la plus éloignée de ce qu'est un aéroport ?

30. Comment définiriez-vous une ville ?

31. Un grand aéroport comme Roissy-CDG vous paraît-il répondre à ces critères ? Pourquoi ?

32. Un centre commercial est en construction sur le domaine de l'aéroport (*Aéroville*). Vous semble-t-il possible de venir à l'aéroport pour autre chose que pour prendre l'avion (profiter des services, faire des courses, flâner, etc.) ?

33. Selon vous, peut-on associer aéroport et gares ? a. oui b. non Pourquoi ?

34. Vous sentez-vous à Paris lorsque vous prenez l'avion à Roissy ? a. oui b. non. Pourquoi ?

35. Quel est le premier mot qui vous vienne à l'esprit lorsque l'on vous parle d'aéroport ?

36. Associez-vous l'aéroport à : a. un espace ouvert b. un espace fermé. Précisez pourquoi ?

37. Un Iranien a passé 11 ans dans le terminal 1 de Roissy, sans jamais en sortir. Cela vous étonne-t-il ? Pourriez-vous passer une semaine à Roissy sans en sortir ?

38. Y-a-t-il des œuvres (littéraires, cinématographiques) qui vous font penser aux aéroports ?

Merci pour votre participation. Si vous le désirez, vous pouvez me laisser des coordonnées (adresse, tel, mail) pour que je puisse vous informer des résultats de cette enquête

Questionnaire destiné aux employés de l'aéroport Roissy-CDG

Texte introductif

Je suis actuellement en 3ème année de thèse de géographie à l'Université de Bordeaux 3. Mon travail de recherche porte sur les mutations contemporaines des grands aéroports européens. L'objectif de cette thèse est de parvenir à dégager les caractéristiques d'*airport cities*.

Afin d'avancer dans ma réflexion et parvenir à saisir les conditions de travail et le quotidien de la vie dans un aéroport, je vous propose de devenir un acteur de ma recherche en répondant à ce questionnaire. Votre aide me permettra de comprendre comment un employé vit l'aéroport et quelles sont les habitudes qu'il y développe.

A remplir par l'enquêteur :

Date de soumission du questionnaire : 24/07/2015

Heure de soumission du questionnaire : 09:47

Numéro d'enquêté :

I- Questions de cadrage

1. Sexe : ☐Masculin ☐Féminin

2. Age : ☐ - de 20 ans ☐20-24 ans ☐25-29 ans ☐30-39 ans ☐40-49 ans ☐50-59 ans ☐+ de 60 ans

3. Nationalité : ☐Française ☐ Autre (Précisez) :

4. Où habitez-vous ?
   a. Département ?

   ☐Val d'Oise ☐Seine-Saint-Denis ☐Seine et Marne ☐Oise

   ☐Yvelines ☐Essonne ☐Val de Marne ☐Hauts de Seine ☐Paris ☐ Aisne ☐Autre (Précisez) :

b. Commune ? A préciser ici si vous le souhaitez

5. Quel est le mode de transport que vous empruntez pour vous rendre au travail ?
   - ☐ RER ☐ TER ☐ Vélo
   - ☐ Bus ☐ Covoiturage ☐ Véhicule personnel
   - ☐ Autre (Précisez) :
   -
6. Quelle est l'entreprise qui vous emploie ?
7. Quel poste occupez-vous ?
8. Depuis combien de temps travaillez-vous dans cette entreprise (date approximative) ?
9. De quel type est votre contrat ? ☐CDI ☐CDD ☐Intérim ☐ Stage ☐ Job d'été
10. Comment avez-vous été recruté à l'aéroport ?
11. Depuis combien de temps travaillez-vous sur l'aéroport Paris-CDG (date approximative) ?
12. Quels sont vos horaires ?
13. Dans quelle zone de l'aéroport travaillez-vous ?
    ☐Terminal 1 ☐Terminal 2 ☐Terminal 3 ☐Zone de fret ☐RoissyPole ☐ Zone entretien
    - ☐Zone publique ☐ZRIF (Zone Réservée Inspection Filtrage)
14. Travaillez-vous en uniforme ? ☐ oui ☐ non
15. Quel type de badge possédez-vous ?

II-Le vécu aéroportuaire d'un employé

Perception de leur travail à l'aéroport

16. Pourquoi travaillez-vous à l'aéroport de Roissy-CDG ? (Cela relève-t-il d'un véritable choix de votre part ou d'un enchainement d'opportunités ?)

17. Quels sont les avantages à travailler dans un aéroport ?

18. Quels sont les inconvénients à travailler dans un aéroport ?

19. Votre emploi à l'aéroport a-t-il quelque chose de particulier par rapport à un emploi en dehors de la plateforme? ☐ Oui ☐non Si oui, quelles sont ces particularités ?

20. Aimez-vous travailler à l'aéroport ? ☐ oui ☐ non
- Pourquoi ?

21. Souhaitez-vous travailler encore longtemps à l'aéroport ? ☐ oui ☐ non
    - Pourquoi ?

22. Êtes-vous attaché à l'aéroport (serait-il difficilement concevable de travailler ailleurs qu'à l'aéroport) ? ☐ oui ☐ non
    - Pourquoi ?

23. Trouvez-vous que cela soit valorisant ? ☐ oui ☐ non
    - Pourquoi ?

Rythmes de vie à l'aéroport

24. Quelles sont les différentes étapes qui composent une de vos journées à l'aéroport ?

Fréquentation de l'aéroport

25. Restez-vous ou venez-vous à l'aéroport en dehors de vos heures de travail ? ☐ oui ☐non
    - Pourquoi ?

26. Fréquentez-vous les commerces et les services proposés par l'aéroport ? ☐ oui ☐ non
    - Lesquels ?

27. Quels sont les autres lieux de l'aéroport que vous fréquentez ?

28. Vous arrive-t-il de fréquenter d'autres zones de l'aéroport que celle dans laquelle vous travaillez ? ☐ oui ☐ non
    - Pourquoi ?

29. Avez-vous entendu parler du projet de centre commercial Aéroville ? ☐ oui ☐ non
    - Si oui, qu'en pensez-vous ?

<u>Communauté aéroportuaire</u>

30. Quel type de relations entretenez-vous avec le personnel :
    a. De votre entreprise ?
    b. D'autres entreprises de l'aéroport ?

31. Comment vous reconnaissez-vous entre employés de l'aéroport ?

32. Des membres de votre famille travaillent-ils à l'aéroport ? ☐ oui ☐ non

33. Connaissez-vous le slogan publicitaire d'Aéroports de Paris ? ☐ oui ☐ non
    - Pouvez-vous me le citer ?

34. Pouvez-vous me citer quelques mots spécifiques à l'aéroport ?

35. Quelles relations avez-vous avec les passagers dans le cadre de votre emploi ?

36. Faites-vous une distinction entre les différents types d'employés ? ☐ oui ☐ non
- Si oui, laquelle ou lesquelles ?

37. Pensez-vous avoir quelque chose en commun avec les autres employés de l'aéroport ?

- ☐ oui ☐ non
- Pourquoi ?

Sécurité/Sûreté

38. Comment les questions de sécurité et de sûreté inhérentes à l'aéroport se traduisent-elles dans votre travail au quotidien ?

Ville aéroportuaire

39. Si l'on vous demander de décrire à quelqu'un qui n'a jamais vu une ville, ce qu'est une ville, que lui diriez-vous ?

40. Pour vous, l'aéroport est-il une ville ? ☐ oui ☐ non
    - Pourquoi ?

Contacts

41. Souhaitez-vous me laisser un contact afin de vous recontacter si besoin dans le cadre de mes recherches ? ☐ oui ☐ non
    - Contact :

Observations :

Annexe n° 7 : LOI n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports

JORF n°93 du 21 avril 2005

Texte n°1

LOI

LOI n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports (1)

NOR: EQUX0400177L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2005-513 du 14 avril 2005 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier : DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

Article 1

L'établissement public Aéroports de Paris est transformé en société anonyme. Cette transformation n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle, ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels.

Article 2

A l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire et dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'Etat, les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et ceux du domaine public de l'Etat qui lui ont été remis en dotation ou qu'il est autorisé à occuper sont déclassés à la date de sa transformation en société. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Aéroports de Paris. Les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris qui ne sont pas déclassés sont attribués à l'Etat. Une convention passée avec l'Etat détermine les sommes restant dues à Aéroports de Paris en conséquence des investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'Etat et fixe les modalités de leur remboursement. Les incidences financières de la signature de cette convention figurent dans la plus prochaine loi de finances.

Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

Article 3

I. - La société Aéroports de Paris et l'Etat concluent une convention qui prévoit les conditions dans lesquelles, à la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome qu'elle exploite, Aéroports de Paris verse à l'Etat au moins 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles situés dans l'enceinte de cet aérodrome qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles à la date où ils lui ont été attribués en application de l'article 2, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. Cette convention, qui détermine les modalités de calcul et de versement de cette somme, est conclue pour une durée d'au moins soixante-dix ans.

II. - La somme versée en application du I par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

III. - L'Etat conserve l'intégralité du capital social de la société Aéroports de Paris tant que la convention prévue au I n'a pas été conclue.

Article 4

Sous réserve des dispositions de l'article 2, l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de l'établissement public Aéroports de Paris, en France et hors de France, sont attribués de plein droit et sans formalité à la société Aéroports de Paris. Cette attribution n'a aucune incidence sur ces biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Aéroports de Paris ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les conventions d'occupation temporaire du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime applicable précédemment au déclassement des biens concernés. La transformation en société anonyme n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers.

Article 5

I. - Les statuts de la société Aéroports de Paris et les modalités transitoires de sa gestion jusqu'à l'installation des différents organes prévus par les statuts sont fixés par décret en Conseil d'Etat. Ils sont modifiés selon les règles applicables aux sociétés anonymes. Sauf stipulation contraire des statuts, la direction générale de la société est assurée par le président de son conseil d'administration.

II. - Le capital initial de la société est détenu intégralement par l'Etat. Les comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris avant sa transformation résultant de l'article 1er sont approuvés dans les conditions de droit commun par l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris. Le bilan au 31 décembre 2005 de la société Aéroports de Paris est constitué à partir du bilan au 31 décembre 2004 de l'établissement public Aéroports de Paris et du compte de résultat de l'exercice 2005.

III. - Nonobstant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, les administrateurs élus en application du 3° de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public restent en fonction jusqu'au terme normal de leur mandat et dans les conditions prévues par ladite loi. Jusqu'à cette date, l'effectif du conseil d'administration de la société Aéroports de Paris reste fixé à vingt et un membres et le nombre des représentants de chacune des catégories définies aux 1°, 2° et 3° de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.

IV. - Les dispositions de l'article L. 225-24 du code de commerce s'appliquent en cas de vacance de postes d'administrateurs désignés par l'assemblée générale.

La transformation d'Aéroports de Paris en société n'affecte pas le mandat de ses commissaires aux comptes en cours à la date de ladite transformation.

Le premier alinéa de l'article L. 228-39 du code de commerce ne s'applique pas à la société Aéroports de Paris durant les exercices 2005 et 2006.

Article 6

Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile sont ainsi rédigés :

« Art. L. 251-1. - La société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre Ier de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et, sauf dispositions législatives contraires, par les lois applicables aux sociétés anonymes. La dénomination sociale de la société, qui figure dans les statuts, peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 225-96 du code de commerce.

« La majorité de son capital est détenue par l'Etat.

« Art. L. 251-2. - La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région d'Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.

« La société Aéroports de Paris fournit sur les aérodromes mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.

« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

« Ce cahier des charges définit également les modalités :

« - selon lesquelles Aéroports de Paris assure la répartition des transporteurs aériens, par des décisions constituant des actes administratifs, entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome ;

« - du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

« - du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public, notamment par l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ;

« - de l'accès des personnels de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire de la société pour l'exercice de leurs missions ;

« - du contrôle par l'Etat des contrats par lesquels Aéroports de Paris délègue à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au troisième alinéa.

« Ce cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

« L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

« Art. L. 251-3. - Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions.

« Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa,

notamment les catégories de biens en cause.

« Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

« Les biens mentionnés au premier alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable. »

TITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX

Article 7

I. - Les dispositions du présent article sont applicables aux aérodromes civils de l'Etat d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat.

II. - A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans, ainsi que les contreparties, au minimum en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, sur lesquelles la société aéroportuaire s'engage. En outre, cet avenant met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu au I du présent article.

Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent II.

III. - Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et notamment celles de la prise en charge par ce dernier des coûts salariaux correspondants.

Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouvel exploitant un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. Au terme de la durée prévue au premier alinéa, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.

Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé des chambres de commerce et d'industrie affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur.

IV. - Dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, les partenaires sociaux négocient une convention collective nationale applicable aux personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux ne relevant pas de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile.

TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS

Article 8

Le titre II du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :

« Chapitre VIII

« Commission consultative aéroportuaire

« Art. L. 228-1. - La Commission consultative aéroportuaire est placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile qui la consulte lors de la préparation des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2, notamment sur les programmes d'investissement, les objectifs de qualité de service et l'évolution des redevances pour services rendus. Elle rend un avis motivé dans le mois qui suit la demande.

« Elle peut également émettre, à la demande de ce ministre, des avis sur toute question relative à l'économie du secteur aéroportuaire.

« Les avis émis par la commission sont rendus publics.

« Elle auditionne, à son initiative ou à leur demande, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, leurs organisations professionnelles et toute autre personne morale qu'elle juge compétente ou concernée.

« Art. L. 228-2. - I. - La Commission consultative aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de cinq ans.

« II. - Elle se compose :

« - d'une personne désignée par le président de l'Assemblée nationale ;

« - d'une personne désignée par le président du Sénat ;

« - d'un membre ou ancien membre du Conseil d'Etat désigné par le vice-président du Conseil d'Etat ;

« - d'un membre ou ancien membre de la Cour des comptes désigné par le premier président de la Cour des comptes ;

« - de trois personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre chargé de l'économie en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile, dont une au moins est spécialiste de l'économie du transport aérien.

« III. - Le président est choisi au sein de la commission par le ministre chargé de l'aviation civile.

« Sa voix est prépondérante en cas de partage des voix.

« IV. - Le mandat des membres de la commission est renouvelable une fois. »

Article 9

Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 224-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-2. - I. - Les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

« Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

« Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

« Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

« II. - Pour Aéroports de Paris et pour les exploitants d'aérodromes civils appartenant à l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

« En l'absence d'un contrat pluriannuel déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, ces tarifs sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.

« III. - Un décret en Conseil d'Etat arrête les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en la matière.

« L'autorité administrative peut prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant. »

Article 10

Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 224-3 ainsi rédigé :

Art. L. 224-3. - Sous réserve, pour ceux des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1, l'exploitant d'un aérodrome établi sur le domaine public peut percevoir des redevances domaniales auprès des tiers autorisés à occuper ou utiliser le domaine considéré au-delà des limites des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 224-2 et du droit d'usage qui appartient à tous. Ces redevances peuvent tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention susmentionnée. »

Article 11

Dans l'avant-dernier alinéa de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile, le montant : « 12 000 EUR » est remplacé par le montant : « 20 000 EUR ».

Article 12

Après l'article L. 123-3 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 123-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 123-4. - En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

« L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »

Article 13

Après l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 213-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 213-2-1. - Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel. »

Article 14

Le titre Ier du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

« Chapitre VI

« Services d'assistance en escale

« Art. L. 216-1. - Sur les aérodromes dont le trafic excède un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes et les entreprises agréés à cet effet. Le même décret précise les conditions qui leur sont imposées ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter leur nombre. »

TITRE IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 15

Les articles L. 251-4 à L. 251-6 et l'article L. 252-1 du code de l'aviation civile sont abrogés. Le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du même code sont supprimés.

Article 16

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par l'établissement public Aéroports de Paris avant le 1er janvier 2003, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans que leur signataire ait bénéficié d'une délégation régulièrement donnée et publiée.

Article 17

L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre Ier est, sous réserve de l'application des conventions prévues par les articles 2 et 3, réalisé à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'Etat, de ses agents ou de toute autre personne publique.

Article 18

L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi

n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. »

Article 19

I. - La prolongation des concessions des sociétés prévue au II de l'article 7 constitue un changement exceptionnel intervenu dans la situation de ces sociétés au sens de l'article L. 123-17 du code de commerce. Les amortissements de caducité, inscrits au bilan d'ouverture de l'exercice ouvert le 1er janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné au même II, doivent prendre en compte, de façon rétrospective, pour chacune de ces sociétés, la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire.

II. - La reprise des amortissements de caducité est rattachée aux bénéfices imposables au même rythme que celui auquel les immobilisations correspondantes de la concession sont amorties.

Article 20

Lorsque le capital de la société Aéroports de Paris est détenu intégralement par l'Etat, les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables aux conventions conclues entre l'Etat et cette société en application des articles 2 et 3 de la présente loi, ainsi qu'aux contrats pluriannuels conclus en application du II de l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile.

Article 21

Les dispositions du titre Ier et celles des articles 15 et 17 entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5 et, au plus tard, le 31 décembre 2005.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 20 avril 2005.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Jean-Pierre Raffarin

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Dominique Perben

Le ministre de l'économie,

des finances et de l'industrie,

Thierry Breton

Le ministre de l'équipement, des transports,

de l'aménagement du territoire,

du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le ministre de la fonction publique

et de la réforme de l'Etat,

Renaud Dutreil

Le ministre des petites et moyennes entreprises,

du commerce, de l'artisanat,

des professions libérales

et de la consommation,

Christian Jacob

Le ministre délégué au budget

et à la réforme budgétaire,

porte-parole du Gouvernement,

Jean-François Copé

Le secrétaire d'Etat aux transports

et à la mer,

François Goulard

Annexe n° 8 : Tableaux d'appui du chapitre 8

Tableau a. Questionnaire employés. Quel type de relations entretenez-vous avec le personnel ?

	Effectifs	Fréquence
Professionnelles	14	33,3%
Aucune	11	26,2%
Se saluent	9	21,4%
Amicales	8	19,0%
Total	42	100%

Tableau b.: Les relations employés autres entreprises au regard de l'ancienneté aéroportuaire.

Khi2=7,82 ddl=16 p=0,954 (Val. théoriques < 5 = 24)

	De 10 à 20 ans	Moins de 2 ans	De 5 à 10 ans	Plus de 20 ans	De 2 à 5 ans	Total
Professionnelles	8	1	2	1	2	14
Aucune	2	3	4		1	10
Se saluent et c'est tout	4	4		1		9
Amicales	3			3	2	8
Inconnu		1				1
Total	17	9	6	5	5	42

Tableau c. Questionnaire-passagers. Vous arrive-t-il d'échanger quelques mots avec d'autres passagers ?

Réponses	Effectifs	%
Non	33	24,4%
Oui	102	75,6%
Total	135	

2 non réponse

Tableau d. Vous semble-t-il plus facile de discuter avec d'autres personnes au sein d'un aéroport qu'en centre-ville par exemple ?

Réponses	Effectifs	%
C'est pareil	15	11,1%
Non	46	34,1%
Oui	74	54,8%
Total	135	

2 non réponse

Tableau e. Pour quelles raisons est-il plus facile d'engager la conversation dans l'aéroport selon vous ?

	Occurrences	Fréquence
Communauté de destin	22	25,3%
Combler l'attente	21	24,1%
Autre	21	24,1%
Disponibilité	12	13,8%
Besoin de renseignements	6	6,9%
On rencontre beaucoup de monde	3	3,4%
Stress	2	2,3%
Total / occurrences	87	

137 enregistrements / 84 textes codifiés / 90 occurrences
Pourcentages calculés sur la base des occurrences

Tableau f. Questionnaire passagers. De quoi parlez-vous le plus souvent ?

	Effectifs	Fréquence
Voyages	55	53,4%
Banalités	36	35,0%
Renseignements	10	9,7%
Problèmes terminaux / de vol	8	7,8%
Autre	4	3,9%
Actualités	2	1,9%
Échanges rapides, politesses. Parfois des échanges plus approfondis	1	1,0%
crash	1	1,0%
Total / répondants	103	

Interrogés: 137 / Répondants: 103 / Réponses: 117
Pourcentages calculés sur la base des répondants

Tableau e. Votre emploi à l'aéroport a-t-il quelque chose de particulier par rapport à un emploi en dehors de la plateforme? Si oui, quelles sont ces particularités ?

	Occurrences	Fréquence
Non réponse	15	0,0%
Horaires	7	21,9%
Interaction sociale /cosmopolitisme	4	12,5%
Un air de vacances	4	12,5%
Sécurité	4	12,5%
Mouvement/Mobilité	4	12,5%
Avions	3	9,4%
Changement permanent	3	9,4%
Métier qui n'existe nulle part ailleurs	2	6,3%
Privilège	1	3,1%
Total / occurrences	32	

42 enregistrements / 27 textes codifiés / 32 occurrences
Pourcentages calculés sur la base des occurrences

Tableau f. La fréquentation des commerces et services aéroportuaires par les employés

1/ Fréquentez-vous les commerces et services du terminal ?

Réponses différentes (1)	Effectifs	%
Non	17	40,5%
Oui	25	59,5%
Total	42	

2/ Quels sont les commerces et services que vous fréquentez ?

	Effectifs	Fréquence
Restauration rapide /Restauration /cafés	17	60,7%
Relais H /Relay /Presse	7	25,0%
Duty Free grâce à sa femme /Duty Free	4	14,3%
Boutiques terminaux	2	7,1%
La Poste	2	7,1%
Pas de pause	1	3,6%
Ladurée	1	3,6%
Parfums	1	3,6%
Cantine AF	1	3,6%
Supérette T2E	1	3,6%
Cigarettes	1	3,6%
Alimentation	1	3,6%
en voyage	1	3,6%
Pas le temps	1	3,6%
Pharmacie en dépannage	1	3,6%
Total / répondants	28	

Interrogés: 42 / Répondants: 28 / Réponses: 42
Pourcentages calculés sur la base des répondants

Tableau g. Itinéraire des passagers dans l'aéroport

	Effectifs	Fréquence
Enregistrement	37	24,7%
Non réponse	30	2,7%
Restauration	23	15,3%
Salle d'attente	18	12,0%
Embarquement	17	11,3%
S'occuper des bagages (zone publique)	11	7,3%
Consultation des écrans d'information	8	5,3%
Commerces	7	4,7%
Passage des contrôles	7	4,7%
Toilettes	4	2,7%
Marcher	3	2,0%
Flâner	3	2,0%
Sortir pour fumer	3	2,0%
Parking	2	1,3%
Avion	2	1,3%
file d'attente	1	0,7%
Total / réponses	146	

Interrogés: 137 / Répondants: 111 / Réponses: 150
Pourcentages calculés sur la base des réponses

Annexe n° 9 : Fiches de traçabilité passagers distribuées à l'aéroport Paris-CDG

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE LA SANTE, DE LA FAMILLE ET DES PERSONNES HANDICAPEES

DIRECTION GENERALE DE LA SANTE

Cette fiche d'information est strictement réservée à un usage médical.
Elle sera conservée durant 14 jours dans une enveloppe scellée puis détruite.
UNE FICHE PAR PASSAGER DOIT ETRE REMPLIE.

Vous voyagez sur un vol en provenance d'une zone affectée par l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). Si un passager de ce vol présentait ultérieurement les symptômes de la maladie, les autorités sanitaires pourraient être amenées à vous contacter pour vous informer de la conduite à tenir. Nous vous prions donc d'indiquer **obligatoirement** les coordonnées où nous pourrions vous joindre **dans les 14 prochains jours.**

N° de vol : **Date d'arrivée (jj/mm/aaaa) :** ___/___/_____ **N° de siège :**

NOM et Prénom :

Adresse du domicile :_____ **Pays :**

N° de téléphone du domicile : **N° de téléphone portable :**

Coordonnées dans les 14 jours

Adresse(s) et période(s) de présence :

- du (jj/mm) ___/___ au ___/___ : _____

N° de tél. :

- du (jj/mm) ___/___ au ___/___ : _____

N° de tél. :

- du (jj/mm) ___/___ au ___/___ : _____

N° de tél. :

- du (jj/mm) ___/___ au ___/___ : _____

N° de tél. :

- du (jj/mm) ___/___ au ___/___ : _____

N° de tél. :

PREFECTURE DE LA SEINE SAINT-DENIS

MINISTERE DU TRAVAIL ET DES AFFAIRES SOCIALES
PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

REPUBLIQUE FRANCAISE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES AFFAIRES SANITAIRES ET SOCIALES
DE LA SEINE SAINT DENIS

Préfecture de la Seine-Saint-Denis

SERVICE EPIDEMIOLOGIE
TEL. : 01 41 60 70 56
FAX : 01 41 60 71 59
POLE SANTE PUBLIQUE

AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE

Vous avez voyagé avec une personne suspectée d'avoir contracté une maladie contagieuse. Aussi, dans un but préventif et afin de nous permettre en cas de confirmation de la maladie, de vous contacter, nous vous serions obligés de bien vouloir nous communiquer, à l'aide du présent document : vos nom, prénom, adresse et téléphone.
Merci,

N° du Vol : .....Arrivée : ...../...../.....n° siège : .....

NOM : .....Prénom : .....

Adresse : .....

Pays : .....
tél. du domicile : .....N° de téléphone portable : .....

We have reason to believe you have been travelling with an individual exposed to a possible contagious disease.
Therefore, as a preventive measure, we ask that you fill out the following form stating your name, address, and your phone so that we can contact in case of the confirmation of such disease. Thank you very much.

Flight number : ..... Arrival date (dd/mm /yy) : .../...../..... Seat number : .....

LAST NAME and First name : .....

Home Address : .....

Country : .....

Phone number : ..... Mobile phone : .....

Immeuble l'Européen - 5-7 promenade Jean Rostand - 93 005 Bobigny Cedex - Tél. : 01.41.60.70.00
Télécopie : 01.41.60.70.01. Mél. : dd93-direction@sante.gouv.fr

Source : http://blogs.senat.fr/maladies-emergentes/files/PWP-LESQUIN-PAX-CONTAGIEUX3.pdf

Annexe n° 10 : Exemple d'un dossier PNR avec les informations APIS

Exemple d'un dossier (PNR) avec informations apis.

-RP/ALG1A0980/ALG1A0980 LS/SU 19APR09/0947Z 3AE8OC
1 LARBI/MOHAMED MR
2 AH2700 C 16MAY 5 ALGYUL HK1 1445 1020 *1A/
3 AP ALG 021 88888888/80 - ACO ALGERIE HELP DESK - A
4 TK OK19APR/ALG1A0980
5 SSR DOCS AH HK1 P/DZA/012345678/DZA/30JUN73/M/14APR09/LARBI/MOHAMED/
6 SSR DOCO AH HK1 ALGIERS DZA/VI1731732/3/ALGER DZA/18JUN04/CAN
7 SSR DOCA AH1 HK1 C/CAN/301 SAINTE CATHERINE/MONTREAL

Pour créer une SSR pour information APIS passager, entrez :

SR DOCS AH 1 P-DZA012345678-DZA-30JUN73-M-14APR09-LARBI-MOHAMED

Codification :

SR :	Transaction Code (Obligatoire)
DOCS :	SSR Code For Apis Document De Voyages (Obligatoire)
AH :	Code Compagnie Ou Le Message Doit Etre Envoyé (Obligatoire)
HK :	Code D'action (HK Seulement) (Obligatoire)
1 :	Nombre De Services Demandés (Obligatoire)
P :	Document De Voyage - P Pour Passeport Du Passager
-DZA :	Tiret-Pays/Etat Emetteur Du Document (Utiliser Le Code Pays AIRIMP Trois Lettres)
-012345678 :	Tiret-Document De Voyage (Jusqu'a 15 Chiffres Inclus Les Espaces)
-DZA :	Tiret-Passager/Equipage Nationalité Dans Le Format Trois Lettre AIRIMP Code Pays
-30JUN73 :	Tiret-Date De Naissance Ddmmmyy-Format
-M :	Tiret, Sexe Du Passager - M pour Male, F pour Femelle, MI pour Bébé Male, FI pour Bébé Femelle, U pour genre Indéterminé
-14APR09 :	Tiret, Date D'expiration Du Document De Voyage
-LARBI :	Tiret, Nom Du Passager (Maximum 30 Caractères Inclus Les Espaces)
-MOHAMED :	Tiret, Prénom Du Passager (Maximum 30 Caractères Inclus Les Espaces)

Ce document est une note récapitulative des informations passager à faire figurer dans un dossier PNR avec informations APIS, ainsi que des normes de rédaction à respecter afin de rendre lisible ces informations à l'international. Toute la vie du passager est savamment codée pour ensuite être transmise aux services d'immigration et de sécurité du pays de destination. Source : *http://www.amadeus.com/dz/documents/aco/dz/fr/APIS.pdf* (dernière consultation le 30 mars 2015)