



HAL
open science

L'aéroport dans la littérature

Mélissa Mazzola

► **To cite this version:**

Mélissa Mazzola. L'aéroport dans la littérature. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02483221

HAL Id: dumas-02483221

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02483221>

Submitted on 18 Feb 2020

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

L'aéroport dans la littérature

*

Mélissa MAZZOLA
Sous la direction de Jean-Louis VIOLEAU

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

école nationale supérieure d'architecture de Nantes
mémoire de master dirigé par Jean-Louis Violeau

-
2019

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“De plus en plus, je fréquente l’aéroport. Il y en a qui affectionnent les terminus d’autobus. Moi, c’est l’aéroport. Ce grand vide me plaît, m’appelle, m’aspire. J’aime le formidable désœuvrement qui règne ici, à l’intérieur de ce super-parasite. J’y suis chez moi, au chaud malgré la froideur de l’esthétique dominante, à l’aise pour écrire à une table de la cafétéria. J’observe les rares passants perdus entre deux pays, les préposés qui vaquent sereinement, sans stress, au sein de leur gigantesque sinécure high-tech ! Je vague les mains dans les poches, rien dans les mains, rien dans les poches, que mon carnet collé à mes chairs, j’erre, j’assiste aux rares départs, aux rares arrivées, je lis les horaires.”¹

1 La rage, Louis Hamelin, p352

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

- Prière d'insérer -
Corpus principal

Airport - Arthur Hailey, 1968

Aéroport fictif Lincoln International à Chicago, États-Unis

Le roman nous fait passer trois heures au sein d'un aéroport en crise, trois longues heures où l'on découvre en détail les communications établies entre la terre et le ciel, les autorités et les passagers.

La rage - Louis Hamelin, 1989

Aéroport de Mirabel - Canada

Louis Hamelin évoque l'expropriation des Québécois, nécessaire pour la construction de l'aéroport de Mirabel. On tourne autour de l'aéroport, on comprend sa position sur le territoire avant de rentrer à l'intérieur et de passer à une description à plus petite échelle des lieux et paradoxalement à une beaucoup plus grande angoisse des personnages.

Roissy - Tiffany Tavernier, 2018

Aéroport de Roissy, France

Une sans-abri vit dans l'aéroport de Roissy depuis des mois, et ici tout y est beaucoup plus agréable que de vivre dans la rue, même si cela nécessite un jeu d'acteur pour ne pas se faire repérer. Tiffany Tavernier révèle la vie menée à l'intérieur de cette machine de la modernité.

Le Japon n'existe pas - Alberto Torres-Blandina, 2009

Aéroport non spécifié, Espagne

L'homme de ménage de l'aéroport connaît ce dernier dans ces moindres recoins. Mais plus que les recoins se sont les histoires qui s'y passent qui l'intéressent. L'aéroport est perçu comme un théâtre où de multiples pièces se déroulent en même temps; il est d'abord le lieu des récits en tous genres. Les histoires vont et viennent sur tous ces protagonistes qui l'entourent que sont les passagers.

- Prière d'insérer -
Corpus secondaire

Crash ! - J.G. Ballard, 1973

Aéroport de Londres, Angleterre

Une série d'accidents provoqués volontairement sur les autoroutes qui s'entrelacent autour de l'aéroport de Londres donnent à voir un aspect frénétique et malsain de ce lieu, sans jamais rentrer à l'intérieur. L'aéroport y est un lieu de sexe et de pouvoir.

Transit, Michel Butor, 1992

Aéroport non spécifié

L'espace de l'aéroport impose un rythme auquel est soumis le corps. L'aéroport y est représenté comme un simple lieu de contrôle du corps.

Les villes invisibles - Italo Calvino, 1974

Aéroport fictif de Trude

L'aéroport de Trude est fictif, pourtant on peut y retrouver tous les aéroports. La non-existence du lieu permet de dénoncer l'aspect générique du lieu et chacun peut y voir l'aéroport qu'il souhaite.

La carte et le territoire - Michel Houellebecq, 2010

Aéroport de Shannon - Irlande

L'aéroport est un sujet politique avant d'être architecturale. Les couloirs de l'aéroport deviennent l'exposition des présidents du pays.

Ma drapouille - Robert Merle, 1976

Aéroport de Roissy - France

Entre terrorisme, solitude et angoisse, l'aéroport révèle un espace de terreur auquel sont soumis les voyageurs malgré eux.

Double nationalité - Nina Yargekov, 2016

Aéroport de Budapest, Hongrie

Sans savoir qu'elle se trouve dans un aéroport, après une amnésie, le personnage principal, qui n'est autre que vous, décrit le lieu par de troublantes comparaisons. Centre commercial, hangar, l'aéroport n'est pas si différent.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

remerciements

Merci à Jean-Louis Violeau pour ses conseils avisés et son soutien.
Merci à mon père pour son attentive relecture

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

70, période de la machine, de l'imposant, du démesurément grand et de l'insensiblement vaste. Les foyers deviennent des pixels dans une étendue verticale ou longitudinale de béton. On construit dans l'urgence en même temps que l'on promeut la densité comme preuve de modernité. Les marchés sont troqués contre des cubes de tôle ondulée, où l'on respire de l'air conditionné, sous une lumière artificielle, en déambulant, muni de son transporteur à roulette dans ce temple de la consommation. On sort sur le parking où sont militairement ordonnés les véhicules qui n'attendent qu'à être remplis de pétrole sous toutes ses formes pour repartir. Tout roule. On entre alors dans l'ère de la consommation de masse où l'accumulation d'objets en tout genre réunis au même endroit est censée faire gagner du temps au consommateur. C'est perdu.

La ville se ponctue de ces lieux sans passé et sans histoire, c'est du moins le point de vue que l'on peut ressentir dans la littérature contemporaine en particulier au travers d'auteurs comme J.G. Ballard, Louis Hamelin, ou encore Michel Houellebecq. Ces lieux opèrent une tabula rasa dans la ville, au détriment de l'individu. C'est la masse qui importe à présent. La modernité et les idéologies d'après-guerre s'enracinent alors. Mais une ville sans histoire ne raconte rien, alors on raconte pour elle. La narration reprend un essor dans l'architecture, dans cette même période où l'architecture est vide d'histoires.

La revue *Usbek&Rica* sort, pendant l'été 2019, un titre sur la résurrection de la littérature. Ce numéro questionne la place de la littérature dans notre société, en vue de ce qu'elle a été et des

transformations qu'elle subit ou va subir. Au cours des années 60 l'écrivain change totalement de statut dans la société, "*Les écrivains n'ont jamais été aussi visibles que depuis qu'ils sont entrés de plain-pied dans la société du spectacle.*". Le statut de personnages héroïques, voire mystiques, que représentaient les auteurs s'évapore, le romancier devient visible et populaire. On met alors une personne derrière les mots et pour les lecteurs la fiction devient réalité; les propos dénoncés dans la fiction sont interprétés comme étant des propos tenus dans le réel. Le roman se rapprochant tant du réel, il en fait parfois oublier qu'il n'est qu'une fiction.

Le 15 avril 2019, un incendie ravage dramatiquement Notre-Dame de Paris, la presse se replonge alors dans le roman de Victor Hugo pour en extraire cette vision sublime du monument. On saute à pieds joints dans la littérature pour revivre l'architecture et comprendre l'actualité. La littérature permet alors de retracer les comportements de la société face à l'architecture. Sa représentation dans la ville, mais aussi ce qu'elle génère chez les individus. Elle se fait le témoin de son époque. La littérature permet de vivre un lieu précis, dans une époque spécifique, sur une temporalité indéfinie. On va, on vient, on lit et on visite. La littérature raconte quelque chose de l'architecture, de la ville et de la société. Mais quoi donc ?

*

introduction

La narration constitue une pratique de l'espace en soi. Elle joue un rôle dans l'architecture et dans la littérature, au travers de son pouvoir de raconter, de fabuler et de faire fiction des lieux réels. La littérature permet de dévoiler, de dénoncer et de donner à voir l'imperceptible. Par sa mise en relation avec l'architecture, on cherche à questionner le lien entre la représentation de la société dans la littérature et les lieux que cette société habite, ou plus justement qu'elle n'habite pas. Les aéroports, les stations de métro, les aires d'autoroute, ou encore les supermarchés constituent ces lieux.

L'aéroport a la particularité de réunir toutes les échelles, de l'échelle individuelle du passager, à celle globale du monde. Nous entrons dans ce lieu pour tenter d'en saisir sa complexité spatiale, sociale et psychologique. Les écrivains se sont saisis aussi bien de ce qu'évoque le lieu en soi, de sa place dans la ville, que de la sensation des spectateurs et voyageurs qui le traversent. Cette histoire se raconte ici des années 60 à aujourd'hui. De l'image fantasmagorique à la quasi habitabilité d'un lieu de passage, l'aéroport propulse la limite de ses frontières, les rendant aussi omniprésentes qu'imperceptibles.

Le roman devient un outil de la recherche sur l'espace. Les personnages fictifs au travers de leurs ressentis deviennent des personnes interviewées. Comment la littérature et l'architecture s'associent-elles pour nous donner une représentation de la société ? La narration permet-elle une appropriation de cet espace, l'aéroport, qui n'appartient à personne ? Et comment les écrivains

se sont-ils, ou non, appropriés cet espace avant de nous le restituer au fil de leurs romans ?

La littérature représente l'aéroport comme le lieu de tous les possibles, le lieu de l'envol et de l'oubli. Ici, nous ne sommes plus personne et ne sommes plus nulle part. Mais il est aussi évoqué comme le lieu de toutes les angoisses. L'ambivalence de cet espace est marquée aussi bien dans les écrits architecturaux que littéraires. Il y a maintes manières de le construire, de le définir et de le raconter. Le fantasme et le pouvoir réunis dans cet espace tendent alors, dans la littérature, à se transformer en interdit, en terrorisme, en euphorie, en illusion, pour nous révéler que l'architecture génère chez les passagers qui font l'expérience de ce lieu.

L'aéroport constitue un lieu de passage, que les voyageurs ne connaissent que le temps de quelques heures, le temps d'un vol, d'un transit, il s'agit d'un temps court. Les temporalités décrites dans la littérature, elles, permettent parfois de donner à voir un temps long, le temps de la vie pérenne dans l'aéroport, et ces choses que les passagers ne perçoivent pas. Ce temps long se découvre, ici, au travers de 4 romans : *Airport* de Arthur Hailey, *La rage* de Louis Hamelin, *Roissy* de Tiffany Tavernier et *Le Japon n'existe pas* de Alberto Torres-Blandina. Ils représentent respectivement un aéroport nord-américain, canadien, français et espagnol. Ces romans constituent un corpus principal qui matérialise ce temps long par différents aspects.

L'aéroport occupe une place particulière dans la ville, puisqu'il en est éloigné pour des questions de sécurité, l'obligeant à mettre en place des systèmes de connexions terrestres ou souterrains. Ces connexions doivent permettre de suffisamment bien les relier pour que l'aéroport fasse partie intégrante de la ville. En plus de ces connexions, l'aéroport dessine une zone de radiation autour de lui. Une zone sombre, invivable et inhabitable. L'aéroport constitue alors cette cage dorée, qui impose ses lois aussi bien à l'intérieur

qu'à l'extérieur. C'est en jouant sur ce contrôle à deux échelles que Louis Hamelin nous raconte l'aéroport. Le pouvoir qui émane du lieu se projette aussi bien sur le territoire que dans le mental des personnages.

L'aéroport reste néanmoins décrit du point de vue du passager, mais quelle est la perception de l'aéroport pour les personnes qui y travaillent ? C'est ce que nous montre Arthur Hailey en promenant le lecteur au sein d'un aéroport en crise. Une tempête s'abat sur le pays, aussi bien sur terre que dans les airs. Il joue sur une temporalité particulière puisque l'histoire du roman se déroule sur une seule nuit, soit le temps qu'un passager en transit passe habituellement dans un aéroport. Mais à travers les personnages il donne à voir l'organisation de l'aéroport face à l'agressivité des passagers qui voient leurs vols annulés ou encore la subtilité des messages diffusés pour informer le personnel d'une menace terroriste, sans éveiller le moindre soupçon chez les voyageurs.

En restant dans le personnel aéroportuaire, Alberto Torres-Blandina, lui, nous plonge dans le quotidien de l'homme de ménage. Cet homme qui déambule chaque jour dans ce lieu en connaît les moindres recoins, mais ce qu'il préfère ce sont les histoires qui s'y déroulent. Il met en scène des protagonistes croisés le temps d'une escale, avec des morceaux d'histoires fantasmées.

Le lecteur découvre alors la vie dans un aéroport, et son mode de fonctionnement, mais ce lieu que l'on se contente de traverser, peut-on l'habiter ? Tiffany Tavernier donne à lire l'habitabilité de l'aéroport. Des toilettes, des douches, de nombreux et luxueux déchets dans les poubelles, des banquettes confortables, une température agréable, après tout, pourquoi se contenter d'un trottoir quand on peut avoir un aéroport ? C'est bien la question que soulève son personnage, une sans-abri qui trouve tout son confort à rester dans un lieu clos, mais pas hermétique pour autant.

Ces 4 romans dessinent alors trois grands thèmes : le rapport qu'entretient l'aéroport avec la ville, la mouvance des frontières

produites par l'aéroport, et le rapport de l'individu à l'euphorie au temps et au contrôle.

Ce corpus principal vient s'alimenter d'un corpus secondaire. Composé de 6 romans, celui-ci offre des lectures de l'aéroport sur le temps court. Il donne à voir le temps du passager, permettant alors de renforcer des thèmes soulevés dans le corpus principal, en changeant de point de vue, ou de soulever de nouveaux points de vue, qui ne sont pas évoqués dans le temps long. Ils fixent alors en détail des points particuliers de l'aéroport. La sexualisation, le contrôle, la mondialisation, le pouvoir, la politique, la peur, ou encore l'enfermement sont autant de thèmes que soulèvent *Crash!* de J.G. Ballard, *Transit* de Michel Butor, *Les villes invisibles* de Italo Calvino, *La carte et le territoire* de Michel Houellebecq, *Madrapour* de Robert Merle et *Double nationalité* de Nina Yargekov.

Ces deux corpus permettent d'analyser l'espace de l'aéroport dans des temporalités variables, invoquant alors des notions multiples et des degrés d'implication des personnages différents. Ces dix romans balayent des représentations de l'aéroport sur un demi-siècle, et ce à travers le monde, pour tenter de soulever une évolution dans les représentations de l'aéroport international. Toutes ces histoires permettent alors de percevoir la représentation que se fait la société, de l'aéroport, au travers de la littérature.

Les romans choisis tiennent en ma subjectivité. Ils sont l'heureux hasard de découverte fortuite, d'une estime particulière pour certains écrivains, ou de romans présents dans ma bibliothèque, relus pour l'occasion. Ce sont des romans qui m'ont captivé par le style d'écriture, par les idées dénoncées ou encore par la vision qu'ils m'ont imposée. Ce choix ne tient qu'à moi et la représentation de l'aéroport aurait pu être partiellement autre avec des romanciers différents.

Si les écrits architecturaux sur les aéroports restent peu nombreux, la littérature, elle, a su s'emparer de ce programme pour donner à

ses lecteurs une vision certes romancée, mais également critique de ce dernier.

Les différents degrés de narrativité mènent le lecteur à *voir* ou à *faire*. On *observe* une carte, on *déambule* dans un parcours. En ce sens si l'architecte utilise le discours de la carte il donne ainsi à voir une architecture sans inviter l'usager à investir les lieux, à les utiliser. À l'inverse dans la narration de l'écrivain, le lecteur parcourt les pages et les lieux décrits. Il prend le lecteur par la main et le mène dans le parcours des lignes des paragraphes pour que ce dernier pénètre dans un espace. L'écrivain transpose non seulement la manière de raconter le lieu, mais également le point de vue de l'observateur. "*Si les écrivains utilisent l'architecture pour élaborer de nouveaux dispositifs narratifs, les architectes réinventent l'espace à partir de la littérature. [...] Elle questionne les liens entre le sujet et le lieu qu'il habite.*"¹ La description est objective et devient un acte performatif reposant sur une création. L'interprétation devient création elle aussi. L'espace architectural transposé dans un espace littéraire est l'interprétation d'une création que le lecteur va lui-même réinterpréter. Bien entendu, il est question ici de représentations et d'acte mental. Mais "*[...] l'influence de la littérature sur l'architecture n'est pas toujours heureuse, car elle conduit à privilégier les aspects visuels de l'édifice au détriment des qualités relevant de la construction et du confort de vie.*"²

L'idée n'est pas de retracer l'histoire qui lie l'architecture à la littérature, mais de se focaliser sur le programme particulier de l'aéroport, d'en saisir la description des romanciers et la mettre en perspective avec ce que l'architecte Paul Andreu décrit de ces lieux qu'il construit lui-même. Les différents degrés de narrativité entre l'architecte et le romancier, bien qu'ils jouent mutuellement l'un de l'autre, mènent à des représentations différentes du même

1 Architecture et littérature contemporaines, Pierre Hyppolite, p190

2 Architecture et littérature contemporaine, Pierre Hyppolite, p381

lieu. Paul Andreu est l'architecte d'une vingtaine d'aéroports, en plus de les avoir pensé, dessiné et construit, il les a narré. *J'ai fait beaucoup d'aérogares*³ décrit la litanie de ces aspects si particuliers que l'architecte cherchait à développer spatialement; le silence, la lumière, la courbe, mais aussi le temps, la foule ou encore la ville, sont autant de thèmes qu'il explore par les mots. Et ces thèmes, qui caractérisent le lieu pour l'architecte, se voient également développés par les romanciers.

Réaliste ou non, la littérature est un instrument d'exploration du réel de sa société et de son architecture. On cherchera donc à comprendre comment est perçue cette architecture de passage, qu'est l'aéroport, au travers de la littérature. L'idée est de soulever ce que la littérature donne à voir de l'architecture, dans ce que l'architecture ne dit pas d'elle-même. L'architecture se confronte à la société, et la littérature est un des moyens de cette société de répondre à l'architecture.

*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

remerciements
avant propos
Introduction

chapitre I

miroir de la ville d'accostage

non-lieu & hyper-lieu
monde générique
le paradoxe des distances
lissage des lieux

chapitre II

redessiner les frontières

frénésie spatiale
déconstruction matérielle et sociale
les prisonniers volontaires
habiter l'inhabitable

chapitre III

espace de déferlante psychologique

temps suspendu
lieu de l'individualité
sacralisation et terrorisme
contrôle à outrance

conclusion
bibliographie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Sans plus tarder, impatient, je ne suis mis à avancer en direction de la construction sombre et flamboyante. Les portes magiques m’ont livré passage sans hésiter comme si j’avais été reconnu, attendu de toute éternité. À l’intérieur, je me suis trouvé semblable à un oiseau sous une verrière démesurée. Mirabel m’apparut comme une immense cage dorée renfermant un grand bout de ciel, une forteresse guerrière où les barreaux des géôles auraient fait place à des floraisons de tubulures d’acier.

(...)

J’étais arrivé au royaume de la géométrie rigoureuse, de l’abstraction rectiligne, de la planéité planifiée et de la perpendicularité impitoyable. C’était neuf et vacant. On sentait encore le crayon de l’architecte courir dans les coins. L’aéroport n’était pas encore émancipé de ses plans, et mon désarroi ambulatoire me poussait le long de ses grandes lignes.”¹

1 La rage, Louis Hamelin

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE I

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

miroir de la ville d'accostage

Les noms de stations de métro, de tramway ou encore de bus sont autant de repères spatiaux dans la ville que de repères historiques. Dans un aéroport c'est la même chose, on cherche à donner des noms à des places, à des couloirs, pour donner à voir la ville qu'ils sont censés représenter. La zone urbaine de l'aéroport est complètement déconnectée de sa ville, mais trouve le moyen de s'y rattacher par une prolifération malencontreuse de voies terrestres et souterraines qui se rencontrent. Trop de connexion et en même temps aucune. L'aéroport serait-il le miroir sombre de la ville ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Non-lieu et hyper-lieu

“De l’aéroport comme lieu, personne n’en parlait vraiment”¹

La définition même de l’aéroport est multiple, définir cet espace impose en premier temps de définir les notions qui lui ont été attribuées au cours des dernières décennies, pour comprendre les espaces et phénomènes que l’aéroport englobe.

Dans les années 90, l’ethnologue et anthropologue Marc Augé, fait émerger la notion de non-lieu. Caractéristique de ces nouveaux espaces de la modernité, les non-lieux distinguent deux sortes d’espace : il y a les moyens de transport eux-mêmes, trains, métros, avions, etc, et les infrastructures nécessaires au fonctionnement de ces moyens de transport. Ainsi l’avion, et par extension l’aéroport constituent des non-lieux. Seulement la définition de Marc Augé tend à prendre l’objet de l’aéroport en dehors de son contexte de rattachement à la ville et à la foule. L’aéroport est analysé comme un élément hermétique, propre à lui-même, déconnecté des communications qu’il établit entre la population, la ville et le ciel. Pour Marc Augé les non-lieux sont massivement présents dans l’environnement urbain et opèrent une désincarnation même du lieu.

“L’espace du voyageur représente l’archétype même du non-lieu”², en faisant escale dans des images, publicités, affiches, il devient le spectateur d’un paysage fictif. Un paysage publicitaire omniprésent dans l’aéroport, comme a su s’en emparer la romancière Tiffany

1 Paris CDG-1, Paul Andreu & Nathalie Roseau, p22

2 Non-lieux, Marc Augé

Tavernier. Le terme est également employé par Michel de Certeau pour en évoquer la “*qualité négative du lieu.*”

En définissant l’aéroport comme un lieu générique, Marc Augé renvoie à des films comme *Playtime* de Jacques Tati où le scénario se déroule dans l’imaginaire d’un aéroport qui n’est autre qu’un simple bâtiment de bureaux composé de verre et de béton. Si le choix était de base pour des questions d’autorisations non obtenues, le film, de par son lieu de tournage, dénonce justement le fait que n’importe quel bâtiment puisse servir de décor d’aéroport. Dans la littérature c’est Italo Calvino qui le décrit sans doute le mieux, bien que Nina Yargekov joue aussi de cette troublante ressemblance entre aéroport, centre commercial et hangar. Trude, la ville générique d’Italo Calvino donne à voir toutes les villes à la fois. Par cette ville fictive, il donne à voir l’absurdité du lieu même de l’aéroport, mais également l’absurdité des villes qui tendent à être toutes similaires.

L’aéroport comme non-lieu se caractérise par une absence d’histoire, une absence d’identité, mais également une absence de connexion entre les individus. Un non-lieu est un espace de transit, où l’on passe sans s’y arrêter, où tout passe très vite et l’on a l’impression que rien ne se passe. La littérature permet de rendre compte de cette espace comme étant un espace de vie. Investie à plus ou moins long terme, la fiction de ce lieu donne à voir des temporalités différentes, des temporalités du lieu que nous n’exercerons jamais, mais donne aussi à explorer des situations particulières. Les personnages rendent compte d’une histoire spécifique des lieux.

“Parce que c’est la fonction même d’un aéroport de n’être pas un but, mais un lieu de passage et d’attente.”³

Paul Andreu revient sur cette notion du non-lieu en y apportant un contrepoint : *“Est-ce la négation du lieu ou est-ce un ailleurs au sens grec d’un u-topos, d’une utopie projetée ? Selon Andreu, l’espace indifférencié ne constituait en aucune façon une fatalité, bien au contraire, l’aéroport était pour lui l’occasion de créer des lieux qui permettent “de se découvrir et d’exister avec plus d’intensité.”*⁴

A cette définition de l’aéroport comme étant un non-lieu, vient s’opposer la notion d’hyper-lieu par Michel Lussault. L’aéroport constitue pour lui ce qu’il appelle un hyper-lieu, c’est-à-dire un espace de concentration, de densité et de diversité. Ce sont des espaces de concentration de la socialisation et de la mobilité humaine, *des fruits de la mondialisation*⁵. Un hyper-lieu possède toutes les caractéristiques d’un lieu, mais est exaspéré par les effets de la mondialisation. Il renvoie au constat de surcumul; il est le lieu économique d’une réalité spatiale. Les hyper-lieux sont des pôles de centralité qui rayonnent autant qu’ils convergent. Être dans un hyper-lieu c’est être ici et ailleurs en même temps et il fonctionne à toutes les échelles en même temps, locale, régionale, nationale, mondiale. Il s’agit d’un espace que l’on partage volontairement. Il définit une affinité spatiale; il s’agit du fait d’être familiarisé avec le lieu par la pratique et par l’expérience que l’on en fait. Si pour Marc Augé le non-lieu est conduit par la foule, pour Michel Lussault il faut distinguer le rôle et la place de l’individu. Un hyper-lieu fait l’expérience de la densité humaine, c’est un lieu monumental. Mais l’espace monumental au-delà de ces dimensions implique également une certaine notion du temps selon Paul Andreu: *“Monumental cela veut dire qui fixe le souvenir, fige le temps, se retranche de la quotidienneté; tout ceci l’aérogare ne le fait d’aucune manière.”*⁶

4 Revue ArtPress, 1996

5 Michel Lussault, Hyper-lieu

6 Paul Andreu

Michel Lussault soulève le fait que les aéroports n'aient jamais été étudiés comme des espaces habités, mais seulement comme des dispositifs fonctionnels aplatissant tous les comportements, toutes les sensations, toutes les émotions. Un lieu seulement perçu comme étant générique. En ce sens, la littérature permet de démontrer que l'aéroport ne s'arrête pas à cette couche superficielle, comme il le dénonce, puisqu'elle va en effet permettre de donner à voir un temps long et un temps habité de l'aéroport, car si pour beaucoup l'aéroport est un simple lieu de passage, nous verrons que pour d'autres, il est un lieu de vie. L'aéroport se présente alors comme un lieu du quotidien, d'interaction sociale qui constitue nos villes et notre quotidien. L'aéroport est un lieu de "*l'expérience sociale, spatiale et temporelle.*"⁷

*"Loin d'être un non-lieu, il s'agit bien au contraire d'un espace spécifique et concret situé et conceptualisé, ancré dans l'histoire des villes. Si l'aéroport s'affranchit physiquement de sa ville d'accostage, en même temps, il ne cesse de la questionner lui opposant un miroir sans cesse changeant à la fois optimiste et sombre."*⁸

Monde générique

Pour Paul Andreu, le parcours dans ses aéroports est pensé comme une promenade qui permet une compréhension lente de ce complexe édifice. Il y a dans son travail une volonté de l'identité et du particulier. Aucun aéroport ne doit ressembler à un autre, chacun est différent de par sa géographie, son économie ou sa

7 Michel Lussault, Hyper-lieux

8 Nathalie Roseau, Acrocity - Quand l'avion fait la ville, p10

culture architecturale. L'aéroport de Djakarta par exemple, ouvert, mène une réflexion sur le rapport des Indonésiens à l'espace. La conception spatiale de l'aéroport donne ainsi à voir le mode de fonctionnement des habitants de la ville d'accostage. Andreu dit rejeter les artifices visuels et sonores pour se concentrer sur le caractère particulier de chaque aéroport.

“J’ai voulu des aéroports où il n’y ait pas d’annonces ni de musique d’ambiance. J’ai voulu éviter toute allusion au marketing des grands magasins. Le voyageur pouvait se retrouver lui-même.”⁹

Cependant l'aéroport de transit est un aéroport qui est censé représenter un lieu que les passagers ne visiteront pas. L'aéroport se veut alors une représentation intégrale et extrême de la ville ou du pays pour ces voyageurs en transit, et en même temps constitue un microcosme complètement replié sur lui-même, hermétique à la chaleur, à l'extérieur et à sa propre ville. Lorsque Italo Calvino décrit l'aéroport fictif de Trude il décrit tous les aéroports. Un lieu générique, sans identité qui n'est que copie de tous les autres. Mais l'image générique ne reste pas centrée sur l'édifice, elle englobe l'intégralité de la ville avec elle.

“Si touchant terre à Trude, je n’avais lu le nom de la ville écrit en grandes lettres, j’aurais cru que j’étais arrivé au même aéroport dont j’étais parti. Les banlieues qu’on me fit traverser n’étaient pas différentes des autres, avec les mêmes maisons jaunes et vertes. Suivant les mêmes flèches, on tournait autour des mêmes parterres sur les mêmes places. Les rues du centre montraient dans leurs vitrines des marchandises, des emballages, des enseignes qui ne changeaient en rien. C’était la première fois que je venais à Trude, mais je connaissais déjà l’hôtel où par hasard je descendis; j’avais

déjà entendu et prononcé les mêmes dialogues avec acheteurs et vendeurs de ferraille; d'autres journées pareilles à celle-ci s'étaient terminées en regardant au travers des mêmes verres ondoyer les mêmes nombrils. Pourquoi venir à Trude ? Me demandais-je. Et déjà je voulais repartir.

- Tu peux reprendre un vol quand tu veux, me dit-on, mais tu arriveras à une autre Trude, pareille point par point, le monde est couvert d'une unique Trude qui ne commence ne se finit : seul change le nom de l'aéroport¹⁰

Stephane Degoutin et Gwenola Wagon rejoignent Italo Calvino, en décrivant les aéroports internationaux comme étant un seul est même espace, dont chacun pays posséderait un bout. Il s'agit d'un système singulier, unitaire qui déploie ses *tentacules*¹¹ pour établir les connexions entre les uns et les autres. Mais ces tentacules amènent à se demander si un corps central les dirigerait tous. Pour Rem Koolhaas "*L'aéroport est aujourd'hui l'un des éléments qui caractérisent le plus distinctement la ville générique et l'un de ses plus puissants moyens de différenciation.*"¹²

L'aéroport en tant que lieu générique est le procréateur lui-même de la ville générique. Si toutes les villes se ressemblent, si l'on y vend les mêmes objets, si l'on peut y manger la même chose, c'est en partie dû à l'aéroport. Il façonne des lieux de l'ennui. L'aéroport nous prouve que tout est partout pareil, dans la composition même de ce programme, mais bien au-delà aussi, dans la fabrication de la ville. Créateur de monotonie et d'aseptisation, l'aéroport est un lieu de la consommation de masse comme les autres, c'est sans doute pour cela que le personnage principal du roman de Nina Yargekov

10 Les villes invisibles - Les villes continues II, Italo Calvino, p155-156

11 S. Degoutin & G. Wagon, Psychanalyse de l'aéroport international

12 Rem Koolhaas

s'y perd un peu. Entre un hangar, un centre commercial, ou un aéroport, après tout c'est la même chose. L'omniprésence d'une démesure spatiale en taule ondulée. Une rationalisation des corps et des esprits, dans le but de pousser à la consommation.

“Vous levez les yeux à la recherche de la coupole aux vitraux et vous comprenez, vous n'êtes pas aux Galeries Lafayette, mais dans une boutique détaxée d'un aéroport, zut vous aviez confondu, on admettra à votre décharge qu'en termes d'ambiance cela se ressemble un brin.”¹³

“Il y a quelque chose qui cloche dans le hangar industriel. Vous examinez l'éclairage, jugez la taille du bâtiment, humez la température. Devant vous se trouvent un tapis roulant pour charges légères et de petits chariots de manutention. Parmi les ouvriers qui déchargent les marchandises, certains n'ont que dix ou douze ans, cela doit être vraiment la crise pour que les gens soient contraints d'envoyer leurs enfants à l'usine. D'ailleurs vous-même, ne seriez-vous pas ici pour prendre votre poste de travail ? Le jogging vert flou que vous portez constitue un indice fort en ce sens. Vous tournez la tête à la recherche du chef d'équipe qui probablement est assis dans un de ces box en Plexiglas et vous comprenez, vous n'êtes pas dans un hangar industriel, mais à l'aéroport de Budapest, zut vous avez confondu, et ne vous avisez pas de penser que cela se ressemble un brin en termes d'ambiance, la salle des bagages où vous vous êtes un instant assoupie n'a absolument rien à envier à ses homologues de l'Ouest.”¹⁴

Et cette image du hangar n'est pas purement fabulé par Nina Yargekov, ce ressenti est totalement naturel puisque les premiers

13 Double nationalité, Nina Yargekov, p13-14

14 Double nationalité, Nina Yargekov, p179

architectes à dessiner les aéroports se sont inspirés de ce modèle, comme en témoigne le numéro 156 de la revue *architecture d'aujourd'hui* publié en 1971 :

“Deux remarques devraient faire réfléchir ceux qui pourraient penser que les installations terminales pourraient n'être un jour que des constructions dans le style de hangar agricole :

La première est que ces bâtiments sont placés dans des zones extrêmement bruyantes ce qui impose une protection acoustique, l'étanchéité des façades, une ventilation mécanique ou l'air conditionné. Ces éléments de confort qualifiés hier encore “de luxe”, tendent aujourd'hui à se généraliser dans tous les bâtiments modernes.

La seconde remarque concerne l'esthétique. Faire beau ne coûte pas nécessairement plus cher, mais demande beaucoup de soins. Une aéroport est un bâtiment public qui reçoit des passagers préoccupés, sinon anxieux, et dont le traitement exige une ambiance rassurante sinon euphorique, et des installations simples et efficaces.”¹⁵

Alberto Torres-Blandina évoque lui aussi dans son roman l'aéroport comme un lieu générique. Au-delà de ce programme similaire aux quatre coins du monde, il évoque alors la notion de désorientation que ce lieu peut provoquer chez le voyageur qui s'y rend.

“Les aéroports sont un peu de nulle part. Ils se ressemblent tous, ils sont tous impersonnels et n'aident pas beaucoup à savoir qui on est et où on va.”¹⁶

15 Revue *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 156, p2

16 *Le Japon n'existe pas*, Alberto Torres-Blandina, p124

Le paradoxe des distances

Si l'aéroport constitue un monde en soi, il s'agit également d'un bout de la ville à laquelle il est rattaché. Dans les années 30, alors que l'on dessine les prémices fantasmagoriques de ce qui deviendra l'aéroport que l'on connaît aujourd'hui, ce dernier est imaginé au cœur de la ville, en relation directe avec son environnement urbain. Il impose déjà sa puissance, de par sa taille, mais également par sa domination, puisqu'il surplombe la ville. Mais il est alors jugé irréaliste, et les projets implantés en ville se voient peu à peu disqualifiés des concours. La prise de conscience de l'ampleur de cette machine s'installe; l'aéroport doit se trouver en périphérie. On l'imagine alors comme une véritable porte d'entrée sur la ville tout en étant détaché de celle-ci.

L'aéroport se déploie alors comme le lieu du paradoxe. Il fait partie intégrante d'une ville, la représente et en même temps constitue un morceau urbanisé complètement détaché aussi bien physiquement que mentalement de sa ville. *“Si les aéroports projetés ne semblent plus incarner le phare métropolitain de la ville dense, ils sont presque toujours dans une zone aménagée ou du moins viabilisée”*¹⁷

On se ne comporte pas dans un aéroport comme on le ferait en ville et le paysage entre les deux constitue un étirement viabilisé qui n'a pour intérêt que de circuler le plus rapidement possible. *“Devenue en peu de temps transport de masse, la mobilité aérienne suscite un bouleversement physique des structures urbaines : ouvrages, architectures, terminaux, plateformes, systèmes composent peu à peu une nouvelle infrastructure terrestre dont les liens avec la fabrique urbaine seront étroits.”*¹⁸

L'aéroport devient le vestibule de la ville, la façade, parfois unique de celle-ci. Il dessine un passage pour atteindre la ville et en même

17 Aérocité - Quand l'avion fait la ville, Nathalie Roseau, p93

18 Aérocité - Quand l'avion fait la ville, Nathalie Roseau, p5

temps dresse une frontière; l'aéroport devient une limite entre le désert, le terrain vierge nécessaire pour les pistes d'atterrissage et en même temps une connexion directe à l'urbain, à la ville et à la société. Il est ambivalent dans son urbanisation, connecté à la ville par des réseaux de transports, il doit pourtant se trouver loin d'elle pour ne pas nuire à la tranquillité sonore de sa population. Pourtant ville et aéroport restent indissociables : *“La ville a besoin de l'aéroport qui lui offre des services, mais réciproquement (...), l'aéroport crée la ville, suit le développement. Vouloir dès lors séparer l'aéroport de la ville est un mythe.”*¹⁹ Pourtant chez J.G.Ballard ou chez Arthur Hailey l'urbanisation de la zone aéroportuaire est grandissante et ce programme joue directement sur les individus.

*“Donc, du moment qu'il nous faut des aéroports - ce qui me paraît incontestable - nous sommes bien forcés de supporter le bruit. J'ajouterai même que l'entrée en service des énormes appareils actuellement à l'étude aggravera encore la situation. L'aviation fait partie de la vie moderne, et à moins de changer notre genre de vie, il va nous falloir apprendre à vivre avec le bruit.”*²⁰

J.G.Ballard, en narrant les aventures, sur les autoroutes qui entrelacent l'aéroport, de son personnage, donne à lire la zone aéroportuaire de l'extérieur. Au milieu d'un fracas sonore et lumineux, la zone développe son urbanisation à des usages quotidiens. Puisqu'elle ne peut pas se rattacher physiquement à sa ville d'accostage, elle dessine la sienne, au plus près d'elle.

“Un long-courrier prenait son vol à quatre cents mètres sur notre gauche, branché par ses moteurs nerveux sur le ciel assombri. De longues rangées de mâts métalliques plantés sur les pelouses

19 Jacques Block, L'aéroport, la ville, l'arrière pays, 1972
20 Airport, Arthur Hailey, p375

négligées se profilaient derrière les grillages. Les balises bordant les pistes dessinaient des champs électriques disposés comme les quartiers d'une métropole à l'éclat trop brillant. J'ai suivi la voiture de Vaughan sur la bretelle de sortie déserte. Nous nous trouvions dans une zone d'urbanisation au périmètre sud de l'aérodrome. Des hôtels en construction, des stations-service et des immeubles de trois étages réservés au personnel des compagnies aériennes formaient un ensemble mal éclairé."²¹

Par l'omniprésence du bruit qui émane de l'aéroport, on se demande même comment les zones au plus proches de celui-ci peuvent être urbanisées. Le son devient chez J.G.Ballard, chez Louis Hamelin ainsi que chez Arthur Hailey l'un des éléments récurrents qui donnent à lire une litanie d'angoisses grandissantes.

"J'entends le bruit qui enfle, le brassage terrible des réacteurs qui avalent toute la nuit pour le recracher en flammes dans leurs sillages."²²

"Le son terrifiant occupe la nuit comme une armée sans corps et fait naître la certitude déraisonnable que le gros aspirateur va vous soulever de terre, vous faire tournoyer dans les airs jusqu'en son sein pour vous intégrer de force au flot des touristes assoupis le menton sur leurs dépliant bariolés."²³

"Mesdames, messieurs, voilà des années que nous nous efforçons de discuter raisonnablement avec la direction de l'aéroport et avec les compagnies d'aviation. Nous avons fait ressortir que le vacarme des appareils constitue une violation de notre vie privée. Nous

21 Crash!, J.G.Ballard, p122

22 La Rage, Louis Hamelin, p45

23 La Rage, Louis Hamelin, p45

avons démontré, par les témoignages impartiaux et incontestables, que toute existence normale est devenue impossible, dans nos foyers. Nous avons établi que l'agression constituée par ce bruit continuel met en danger l'équilibre mental des habitants de la commune, que nos femmes, nos enfants et nous-même sommes au bord de la dépression nerveuse, que certains d'entre nous en sont déjà atteints."²⁴

"Dans cette affaire, Batten contre gouvernement américain, la Cour avait jugé que seule une "intrusion physique" pouvait donner lieu à des dommages-intérêts, et que le bruit ne pouvait en lui-même constituer une telle invasion."²⁵

Lissage des lieux

L'aéroport est un espace qui tente de faire cohabiter deux échelles, celle extérieure, de la démesure, que représentent les avions, et celle intérieure, l'échelle humaine, que représente les voyageurs. Dans ce bout de ville, on tente tant bien que mal d'y projeter ce qui s'apparente réellement à la ville d'accostage en passant par des noms de places, des figurines des monuments emblématiques de la ville, ou encore les œuvres d'art qui donnent à voir la culture du pays. L'aéroport, dans ces espaces, utilise des éléments pour faire référence à la ville d'accostage, mais reprend également les codes, un vocabulaire générique qui internationalise les lieux.

"L'aéroport reprend tous les attributs de la ville, en les extrapolant

24 Airport, Arthur Hailey, p140

25 Airport, Arthur Hailey, p148

dans un espace frontière”²⁶

L'aéroport subit l'uniformisation du langage, puisque l'anglais devient la langue générique, mais la communication ne passe pas seulement par celle-ci, elle est également visuelle. Ainsi les informations écrites, les couleurs, les formes, les pictogrammes s'uniformisent eux aussi pour constituer un ensemble d'informations qui correspond à toutes les nationalités et toutes les cultures. Ce contrôle et cette uniformisation des espaces et des informations visuelles engendrent des effets sur le voyageur qui les rencontre. Ce dernier va ainsi se plier à ces règles en entrant également dans une uniformisation des codes et de la politesse. Le comportement du voyageur devient international dans ses dires, mais également dans ses gestes. Le lissage de ces comportements passe ainsi par le lissage des espaces. Dans un lieu où des centaines de nationalités se rencontrent et cohabitent le temps d'un vol, la nécessité de communiquer à tout le monde en même temps dans un unique langage s'impose.

*“Assurez-vous de ne pas oublier vos bagages, make sure that you have all your luggage with you.”*²⁷

“Tout en révisant, nous regardions en l'air, où un autre avion montait, étonnamment bien dessiné dans l'atmosphère limpide, et si près qu'avec un peu d'imagination, on pouvait deviner la tête du pilote silhouettée dans le poste de pilotage. Pour détourner la conversation, j'ai demandé naïvement :

- Tu crois que ça parle encore français, là-haut, Christine ?

(...)

-Tu te rends compte que non contentes de nous imposer un aéroport,

26 Nathalie ROSEAU, *Aérocité*, p96

27 Roissy, TiffanyTavernier, p7

ils ont aussi essayé d'angliciser le ciel, de tout angliciser du décollage à l'atterrissage ?”²⁸

Si l'aéroport est considéré comme un lieu de culture de la peur, qui ne cesse de prendre de l'ampleur face à l'actualité qui donne à voir toujours plus de crashes d'avion, d'attentats ou encore de comportements nuisibles de certains passagers, l'espace même de l'aéroport fait tout pour le masquer. Le mot *terrorisme* ne doit pas être prononcé au sein de l'aéroport, les menaces d'individu doivent être dissimulées pour ne pas effrayer les voyageurs, comme le narre Arthur Hailey :

“Mr Lester Mainwaring et tous les membres de son groupe sont invités à se rendre à l'entrée principale de l'aérogare. Mr Lester Mainwaring et tous les membres de son groupe...”
En réalité, le dénommé Lester Mainwaring n'existait pas : c'était un nom de code qui signifiait tout simplement “agent de police”. Ainsi, “tous les membres du groupe” voulait dire “tous les agents disponibles.” Un système commode, utilisé dans la plupart des grands aéroports pour mobiliser les policiers sans affoler le public.”²⁹

Mais en tentant de l'effacer, la chose devient d'autant plus présente. Stéphane Dégoutin et Gwendola Wagon donnent à voir cette absurdité au travers d'un musée fictif, un musée du terrorisme au sein même de l'aéroport. Dans cette machine à rationaliser les corps humains, on montre ce que le lieu tente de nous cacher. *“Il est l'un des rares lieux du monde moderne où l'on ne trouve aucune trace de l'esthétique de l'angoisse sublime. Au contraire, il ne cesse de mettre en scène la normalité, la fiabilité, la rationalité, à l'aide d'une*

28 La rage, Louis Hamelin, p226

29 Airport, Arthur Hailey, p388

architecture aseptisée, de commerces en franchise d'une politesse internationale qui exclut la duplicité et d'une signalétique parfaite qui prescrit l'ambiguïté."³⁰ Arthur Hailey narre cette ambivalence entre ce que perçoivent les voyageurs et la réalité fonctionnelle et politique de l'aéroport.

"Moins de vingt ans plus tôt, Lincoln International était considéré comme l'un des aéroports les plus modernes du monde. Des délégations venaient l'admirer, les politiciens locaux qui consacraient des envolées lyriques, célébrant laborieusement le "glorieux symbole de l'ère des jets". À présent, les mêmes politiciens continuaient à se gargariser, mais leurs affirmations ne correspondaient plus à la réalité. Ils ne se rendaient pas compte que, tout comme tant qu'à autres grands aéroports, Lincoln International était en train de devenir ce qu'un journaliste avait appelé une Blanche Sépulture. Tout en roulant sur le tronçon gauche de la piste Une-Sept, Mel Bakeofeld se rappelait ce terme. Une blanche sépulture, - la définition était d'une justesse frappante. Sans aucun doute, l'aéroport souffrait de nombreuses insuffisances, graves, fondamentales. Même si la plupart d'entre elles échappaient aux usagers, les initiés, eux, les connaissaient parfaitement. Les voyageurs voyaient surtout l'aérogare proprement dite, véritable palais des temps modernes, brillamment éclairée, climatisé, luxueux. Un monument immense, tout en verre et chrome, temple du confort et du bien-être. Six restaurants, allant de la "Salle des gourmets" - porcelaine dorée et prix en conséquence - au snack qui offrait des saucisses de Francfort. Sans parler des bars les uns aux lumières tamisées, les autres aux néons aveuglants. Un monde à part où le visiteur, sans même quitter le bâtiment pouvait acheter bibelots anciens ou spécialisés pharmaceutiques, prendre

une chambre pour la nuit, passer une heure au hamac, se faire couper les cheveux ou faire repasser son costume, ou encore mourir et confier l'organisation des obsèques aux Jardins du Saint-Esprit dont l'agence se trouvait au rez-de-chaussée. Vu dans cette seule perspective, l'aéroport restait parfaitement spectaculaire. Les carences de l'organisme se situaient ailleurs, sur le plan du fonctionnement, et notamment dans le secteur des pistes et des chemins de roulement. Les quelque 80 000 voyageurs qui passaient chaque jour par Lincoln International ne pouvaient évidemment se rendre compte à quel point le réseau était insuffisant. L'année précédente, on avait encore pu assurer, de justesse, un trafic parvenu à la limite de la saturation, à présent, on en était au régime de l'improvisation permanente. Les jours d'affluence, décollages et atterrissages se succédaient sur les deux pistes principales, à trente secondes d'intervalle. Aux moments les plus chargés, l'obligation de ménager autant que possible les nerfs des riverains imposaient l'utilisation d'une piste de dégagement qui coupait l'une des deux autres. Si bien que les appareils, au départ comme à l'arrivée, suivaient des trajets convergeant ; parfois, les techniciens du contrôle aérien pouvaient retenir leur souffle et marmonner une prière."³¹

*

31 Airport, Arthur Hailey, p106-107

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE II

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

redessiner les frontières

L'aéroport représente la quintessence même de la frontière. Absente et présente en même temps, elle est ambivalente, aussi bien physique que psychologique. Pour les corps, les objets, le langage, la culture, elles dessinent des barrières invisibles. Si l'aéroport est responsable de la destruction de terres, il est aussi destructeur du lien social pour certains écrivains qui dénoncent franchement un contrôle physique et idéologique et font des passagers des prisonniers volontaires de l'aéroport.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

frénésie spatiale

L'aéroport est le lieu de la surenchère. On en demande toujours plus, toujours plus vite, toujours plus efficace, mais cela devient également toujours plus stressant, et le stress entraîne les comportements déviants chez les individus. Dans un espace où l'on tente de rationaliser les corps, on insère alors des programmes qui ont pour objectif d'atténuer les effets engendrés. Ainsi des capsules de détente, des salles de yoga ou autres spa fleurissent dans ces lieux de stress pour tenter d'apaiser les passagers. Le système devient alors totalement absurde tant il est contradictoire. Face à tant d'ambivalence, dans cet espace qui se révèle terrifiant de beauté, fantasmagorique de démesure, les personnages sont affectés d'un sentiment d'euphorie. Si les lieux réunissent des données contraires, l'individu les ressent et agit en conséquence. *“S'ajoutent des représentations schizoéphrènes liées à ce mélange d'angoisse et d'excitation d'euphorie et de nostalgie, qui précède le vol.”*¹ Pour J.G. Ballard, l'angoisse de ce lieu commence avant même de l'avoir pénétré. Depuis l'autoroute le personnage observe l'aéroport avec inquiétude, la simple implantation dans le paysage soulève déjà un sentiment menaçant.

“Le scintillement dur et syncopé des calandres, le glissement des voitures vers l'aéroport, le long des voies ensoleillées, les portiques de signalisation, le mobilier urbain - tout paraissait surréel et menaçant. Le paysage ressemblait à une inquiétante galerie de

1 Aérocity, Nathalie ROSEAU, p232

jeux où l'on aurait secoué frénétiquement des rangées de billards électriques."²

Dans le roman de Arthur Hailey, ces sensations frénétiques traversent les murs pour atteindre les passagers dans l'attente. L'attente prolongée dans ce lieu, la contrainte spatiale qu'il impose à ces voyageurs les rendent irrationnels.

*“À croire que, dans ce domaine, le moindre retard réveillait des instincts de sauvagerie : les hommes les mieux élevés injuriaient les employés qui les prévenaient, surtout lorsqu'ils avaient affaire à une femme. C'étaient les vols à destination de New York qui, régulièrement donnaient lieu aux scènes les plus pénibles. Il arrivait que les employés chargés d'annoncer un retard ou une annulation sur la ligne de New York refusaient de téléphoner aux voyageurs, préférant risquer leur emploi plutôt que d'affronter le torrent d'insultes qui les attendait à l'autre bout du fil. Souvent, Tanya s'était demandé pourquoi le désir d'atteindre au plus vite New York se traduisait si fréquemment à cette sorte de frénésie hystérique.”*³

Déconstruction matérielle et sociale

*“On est près d'un lieu de pouvoir, ici. Ça se sent !”*⁴

Au début des années 60, l'aéroport est le nouveau lieu où se rendre, pour admirer le spectacle des avions oui, mais aussi pour y constituer son nouveau quotidien. On y vient alors pour se promener, mais aussi pour y faire ses courses ou encore se rendre

2 Crash!, J.G.Ballard, p74

3 Airport, Arthur Hailey, p44

4 La rage, Louis Hamelin, p341

au cinéma. Un nouveau monde qui se dessine sous une image fantasque et rayonnante. *“Dans ces décors féériques qui font les beaux jours des sorties dominicales, l’illusion côtoie le réel, l’aéroport offrant un miroir déformant de la ville telle qu’on la rêve.”* À partir de 1966 l’euphorie retombe et la question du silence prend place dans le débat public, car si la ville ne se soucie presque pas de cette question, la campagne souffre de ces nouvelles infrastructures.

*“[...] montrant la vision puérile des grands oiseaux du progrès venus offrir la beauté et le travail à la campagne reculée.”*⁵

L’aéroport perd alors ce statut de spectacle pour peu à peu retomber à l’utilité qu’on lui connaît aujourd’hui. Si l’aéroport construit une nouvelle image de la ville moderne, c’est au détriment de celle de la campagne qui se fait détruire dans l’idée d’embellir, enrichir et augmenter l’attractivité des villes. *“L’objet planifié semble échapper à ses auteurs: les compagnies aériennes demandent moins d’automatismes, moins de musique, moins de magasins et de restaurants mais plus de facilités pour retrouver les passagers égarés ou distraits et surtout la possibilité d’observer les horaires. Moralité, tout ce qui brille n’est pas or.”*⁶

“L’aéroport de Shannon, par contre, enchanté par ses formes rectangulaires et nettes, la hauteur de ses plafonds, les étonnantes dimensions de ses couloirs tournant au ralenti, il ne servait plus guère qu’aux compagnies low-cost et aux transports de troupes de l’armée américaine, mais il avait visiblement été prévu pour un trafic cinq fois supérieur. Avec sa structure de piliers métalliques, sa moquette rase, il datait probablement du début des années 1960, voire de la fin des années 1950. Mieux encore qu’Orly,

5 La rage, Louis Hamelin, p338

6 Air Press, 1961

il évoquait cette période d'enthousiasme technologique dans le transport aérien était une des réalisations les plus innovantes et les plus prestigieuses. À partir du début des années 1970, avec les premiers attentats palestiniens - plus tard relayés de manière plus spectaculaire et plus professionnelle, par ceux d'Al-Qaïda - le voyage aérien était devenu une expérience infantilissante et concentrationnaire, que l'on souhaitait voir s'achever au plus vite. Mais à l'époque, se dit Jed en attendant sa valise dans l'immense hall d'arrivée - les chariots à bagages métalliques, carrés et massifs étaient probablement d'époque, eux aussi -, à cette époque surprenante des Trente Glorieuses, le voyage aérien, symbole de l'aventure technologique moderne, était bien autre chose. Encore réservé aux ingénieurs et aux cadres, aux constructeurs du monde de demain, il était appelé, nul n'en doutait dans le contexte d'une social-démocratie triomphante, à devenir de plus en plus accessible aux couches populaires à mesure que se développeraient leur pouvoir d'achat et leur temps libre (ce qui s'était d'ailleurs finalement produit, mais à la suite d'un détour par l'ultralibéralisme adéquatement symbolisé par les compagnies low-cost, et au prix d'une totale perte du prestige antérieurement associé au transport aérien).⁷

Louis Hamelin et Michel Houellebecq font émerger la relation de l'aéroport au pouvoir, un pouvoir politique qui se manifeste par une force physique et morale. Leurs personnages sont affectés par les lieux et par cette emprise spatiale. Ils soulèvent la question de l'expropriation et du pouvoir autoritaire qu'impose l'aéroport sur les citoyens. Ils critiquent au travers de leurs personnages non pas les aéroports, mais les décisions politiques et les conséquences territoriales et humaines que ces constructions engendrent.

“Mais les vieux journaux eux me ramènent sur terre. Il y a quinze ans, la famille Beauséjour, comme plusieurs autres, apprend par la radio le choix de Sainte-Scholastique comme site du futur aéroport international de Montréal. Puis les journaux annoncent ensuite qu’elle est expropriée pour les besoins de complexe aéroportuaire. Pour les Beauséjour, on peut dire que les nouvelles étaient vraiment d’actualité. Pour moi, ce n’est qu’un événement qui a l’âge d’un très vieux chien. Ce n’est que du papier, ça n’existe plus. “On a été traité comme du bétail, monsieur !” Affirme monsieur Beauséjour à monsieur le journaliste. Alors là, il a tort, monsieur Beauséjour. Car les vaches sont parfois bien mieux traitées que les humains, par les journaux.”⁸

“De toute façon, comme on allait l’apprendre quelques années plus tard, des activités telles que le sabotage d’une vieille grange entraient tout à fait dans les attributions d’un salarié du gouvernement fédéral. Johnny a vécu l’expropriation comme certains enfants vivent la guerre à Beyrouth : une grande fête et une joyeuse entreprise de démolition du monde adulte. Il était trop jeune pour ressentir l’humiliation des tracasseries bureaucratiques, pour avoir à faire face à l’invasion des fonctionnaires à formulaires qui se mettaient tout à coup à prendre le territoire pour un vaste champ d’expérience où la seule activité agricole possible restait la cueillette de données. Johnny était jeune et joyeux, au milieu du grand dérangement.”⁹

“J’écoutais le très ancien débat du terroir québécois se ressasser pour la millionième fois, sur fond d’aéroport ultramoderne, vaste et rutilant, et de temps à autre un Jumbo Jet souriait de terre en grondant et prenait de l’altitude au-dessus de la vieille maison

8 La rage, Louis Hamelin, p41-42

9 La rame, Louis Hamelin, p127-128

canadienne en faisant un angle avec la ligne de la plaine figée, en emportant son contingent de nomades tout confort assuré, vacanciers bardés de certificats de vaccins, immunisés jusqu'au trognon contre le plus petit micro-organisme de la planète, nomades made in Québec aseptisé jusqu'au fond des entrailles pour exportation et exposition à l'étranger, à de petits périls puérils, otites et infections linguistiques et exotiques, aux dangers du tourisme sexuel, et allez hop, boum et surboum ! Je leur souhaitais bien du terrorisme, je leur souhaitais de sauter sur des mines à Bangkok en y baisant les fabuleuses mineures, acte de naissance en poche et tout. ”¹⁰

“-Peut-être, mais nous, nous l'avions prévu ! Riposta Mel. La direction de l'aéroport savait que l'entrée en service des jets était imminente, elle savait que les réacteurs seraient bruyants, et elle a agi en conséquence. Nous avons averti le public, nous avons pris contact avec les commissions d'urbanisation, nous les avons suppliées de ne pas construire dans les zones riveraines. Nos archives en font foi. Nous avons même érigé des écriteaux sur l'emplacement où se trouve aujourd'hui la commune de Meadowood :

LES AVIONS VONT DÉCOLLER ET ATTERRIR AU-DESSUS DE CE TERRAIN. Écriteaux que les promoteurs et agents immobiliers se sont empressés de faire disparaître. Ensuite, ils ont vendu les parcelles à des gens crédules, les gens comme vous, sans mentionner bien sûr le vacarme auquel les futurs habitants devaient s'attendre, sans dire un mot des projets d'expansion de l'aéroport, projet qu'ils connaissaient certainement. ”¹¹

Entre expropriations, manipulations, et non-dits, Louis Hamelin et

10 La rame, Louis Hamelin, p257

11 Airport, Arthur Hailey, p460

Michel Houellebecq donnent à voir les manipulations qui se jouent sur ces nouveaux territoires. Mais le contrôle ne se manifeste pas uniquement à l'échelle du territoire.

Les prisonniers volontaires

Une fois à l'intérieur de l'aéroport, il faut alors se livrer à l'exercice du contrôle, et ce à de multiples reprises. Le voyageur se retrouve alors dans cette ambivalence entre la liberté du vol et le contrôle à outrance des corps. Pour Louis Hamelin, l'aéroport et tout l'espace qu'il occupe autour constituent une cage dans laquelle les passagers entrent et s'enferment délibérément. Nina Yargekov, elle, explicite cette perte volontaire de liberté une fois pénétré au sein même de l'aéroport.

“Et à force de regarder celle-ci, j'ai fini par comprendre que, malgré toutes les apparences, mon chevreuil était en cage. C'était une très grande cage. Bien des pays ne sont pas aussi grands. C'était une christ de grande cage ! Mais c'était une cage quand même.”¹²

“Vous passez les horribles contrôles où il faut se mettre presque nu devant le personnel aéroportuaire en songeant à cette phrase de quelqu'un, vous ne savez plus qui, vous vérifiez, renoncer à la liberté au nom de la sécurité revient à perdre les deux, et le Québec c'est comment d'ailleurs, sécuritaire ou pas trop ? Vous traverse l'esprit que vous partez dans un pays dont vous ignorez absolument tout, que n'est pas excessivement raisonnable comme comportement.”¹³

12 La rage, Louis Hamelin, p115

13 Double nationalité, Nina Yargekov, p667

Les passagers se vouent à être des prisonniers de leur plein gré à partir du premier pied qui franchit l'aéroport jusqu'à l'arrivée à destination, transit inclus. Durant toute cette période, ils ne sortent pas. Confinés à l'intérieur d'un espace clos, entre tapis roulants, air conditionné et lumière artificielle, dans des files d'attente et des salles d'attente. Agents de sécurité dispersés, contrôles d'identité répétés, dans une litanie de sas, sous les yeux des caméras de surveillance, dont les images sont scrupuleusement observées dans des salles de contrôle. À s'y méprendre on se croirait presque dans une prison. Mais une prison remplie de prisonniers qui ont pénétré les murs de leur plein gré, comme pour donner leur approbation à ce monde autarcique que construit la modernité. Ce *«lieu qui symbolisait la vitesse, le progrès, la propulsion vers un ailleurs instantanément accessible, la fluidité des échanges, l'aéroport s'est transformé en un lieu de stagnation dans les files d'attente, de soumission à des règlements obscurs et d'angoisse du vol, de détention climatisée, où l'on est fait prisonnier d'un centre commercial réfrigéré qui se serait étendu à la planète entière dans l'attente infinie d'un accident aérien ou d'un détournement qui ne viendraient jamais.»*¹⁴

L'organisation spatiale circulaire de certains aéroports, comme celui de Roissy, construit par Paul Andreu, renvoie à un programme de contrôle bien connu, celui des prisons. La forme permet de jouer sur les sensations du voyageur à l'intérieur de cet espace, mais également d'ouvrir davantage la visibilité, et pour Michel Foucault la visibilité est un piège.¹⁵

«La foule, masse compacte, lieu d'échanges multiples, individualités qui se fondent, effet collectif, est abolie au profit d'une collection d'individualités séparées. Du point de vue du gardien, elle est remplacée par une multiplicité dénombrable et contrôlable; du

14 S. Dégoutin & G. Wagon, *Psychanalyse de l'aéroport international*, p100

15 *Surveiller et punir*, Michel Foucault, p234

*point de vue des détenus, par une solitude séquestrée et regardée.*¹⁶ Comme l'explique Michel Foucault, l'organisation spatiale circulaire devient un facteur de contrôle. Pour Paul Andreu il en est tout autre. Le cercle est justifié non pas par des notions de contrôle, mais techniques d'usages. *“Le parti est basé sur le cercle parce que la piste circulaire est génératrice de vitesse : accélération et décélération dans les courbes, envol et atterrissage dans les tangentes.”*¹⁷

*“Le centre de l'aérogare est un vide que les passagers traverseront sur les sols mobiles, découvrant le cœur de Roissy 1 “en vol”. Dans la conception de l'ouvrage, ce lieu initiatique arrive comme une forme de déduction de la figure du cercle dont le centre devrait être traversable sans constituer pour autant un obstacle. Au-dessus de la fontaine jaillissante, le voyageur revit l'allégorie d'Icare, dans le silence de ce passage. L'image du volcan étudié dans les premières esquisses semblait manifester une force tellurique.”*¹⁸

Habiter l'inhabitable

*“L'aérogare est toute une ville, et l'on peut très bien y vivre sans jamais la quitter.”*¹⁹

La majorité des limites de l'aéroport évoquées dans les romans sont immatérielles, ce qui renforce d'autant plus l'ouverture au monde et le pouvoir qui émane de ce lieu. Si les frontières sont invisibles, elles sont également incontrôlables. Les personnages du roman de Louis Hamelin traduisent le recul des frontières que permet l'aviation au travers des limites qu'elle impose sur le mental des personnages qui gravitent autour de ce lieu. Les nuisances sonores, un des thèmes omniprésents, constituent ici une limite invisible. L'aéroport

16 Surveiller et punir, Michel Foucault, p234

17 Paris CDG-1, Paul Andreu et Nathalie Roseau, p9

18 Paris CDG-1, Paul Andreu & Nathalie Roseau, p22

19 Archives aéroport de Paris, qui veut voler doit savoir marcher, 1961

dessine autour de lui ces radiations perceptibles seulement par l'ouïe, empêchant les programmes de logement de se développer. L'aéroport devient alors un élément qui s'isole lui-même du reste de la ville.

“- *Quel film ?*

- *Un film que j'ai vu hier, en fin de veillée, Eddy. Un film avec Lino Ventura. Ça racontait l'histoire d'un homme qui ne pouvait pas dormir à cause des avions qui n'arrêtaient pas de passer au-dessus de sa maison. Fait qu'il les faisait tomber, les avions, rien qu'en se concentrant dessus. Il fermait les yeux, il voyait l'avion tomber pis l'avion tombait.*

[...]

- *C'est fascinant, ton histoire mon Johny ! Tu sais, on peut la prendre comme une variante du mythe d'Icare : c'est l'Homme qui veut voler, sauf qu'au lieu d'atteindre le soleil, il a atteint une sorte de limite, située celle-là à l'intérieur du cerveau humain. Il a atteint la limite de la tolérance humaine au bruit, mais il teste en même temps son cerveau à un autre niveau, au niveau de ses possibilités illimitées ...”²⁰*

L'aéroport même s'il ne constitue qu'un lieu de passage est habité malgré lui, souvent le temps d'une simple nuit, par des milliers de voyageurs. En transit, quelques heures, à 5h du matin, dormir dans l'aéroport c'est plus fort que soi. Le corps épuisé, la journée passée dans l'avion, à côté d'enfants quelque peu expressifs et un voisin de siège à la déglutition trop peu discrète, le vacarme des transporteurs de bagages à roulettes et gyrophares, ou encore l'attente précipitée pour sortir de l'avion accompagné d'un “*Merci à bientôt, Thank you good bye*”, on ne sait plus s'il faut répondre dans la langue du pays de départ ou dans celle du pays d'arrivée, alors on bégaye. On se laisse

donc aller à une sieste, sur un banc en traversant les accoudoirs, une banquette, à même le sol, un fauteuil, un transat. Tout est bon à prendre. Mais le contrôle d'identité, la perte de papier, ou la simple annulation de vol, donnent parfois cas à des installations à plus long terme. Louis Hamelin évoque à de nombreuses reprises la confrontation entre l'espace nécessaire au déploiement d'un tel programme et la nécessité d'habiter. Des habitations, ou un aéroport, il faut choisir, les deux ne sont pas compatibles.

“Champs de bataille [...] où se heurtent le besoin d'espace et le besoin d'habiter.”²¹

Mais quand est-il lorsque l'on parvient à entremêler ces deux notions. Habiter et traverser. Intime et public. Privé et contrôlé. Pour Louis Hamelin, si l'aéroport est habité c'est seulement par des sans-abri, comme un dernier recours, ils sont là, parce qu'ils n'ont pas le choix.

*“-T'as déjà pris l'avion au Mexique ? Me demande Johnny.
-Non, pourquoi ?
-Il y a des familles complètes qui campent à l'aéroport, qui couchent à terre avec des couvertures. Trop pauvres pour acheter un billet. Mais pas d'autre place où aller.”²²*

Mais pour Tiffany Tavernier, son personnage principal décide de son plein gré de venir vivre dans ce lieu. On y trouve tout ce dont on a besoin au quotidien, mais bien plus que cela, on y découvre une nouvelle vie, de nouvelles sensations que nous raconte le personnage. Le non-lieu, un lieu seulement traversé, devient alors un lieu habité. Loin du confort intime du logement, l'aéroport

21 La rage, Louis Hamelin, p8

22 La rage, Louis Hamelin, p353-354

est cependant doté d'espaces qui reprennent les commodités que l'on trouverait chez soi. Des toilettes, des douches, des espaces de détente, des bureaux, des fauteuils, des espaces pour consommer et se restaurer, des chapelles, ou encore des salles de yoga.

*“TOILETTES DU T2F. C’est là que je fais ma lessive et me lave le plus souvent.”*²³

*“Je suis si bien ici à me laisser traverser par la foule. J’ai trois cents noms, autant de vies que je le désire, pourquoi m’embêter à revenir au pire ?”*²⁴

Au travers des personnages, l’auteur nous invite à habiter nous aussi l’aéroport, puisque nous habitons le roman. *“À quelles conditions un roman est-il habitable ? La représentation littéraire d’un espace architecturé lui préserve généralement une place où se loger. Mais, les spatialités et les temporalités du roman contemporain rendent sa lecture périlleuse au risque de se laisser emporter par le texte.”*²⁵
*“Pour qu’un roman soit habitable, il faut qu’il soit habité. Il faut qu’un dénonciateur puisse inviter le lecteur à y entrer, l’aider à s’installer.”*²⁶

Se reposer, lire, boire, manger, écouter de la musique, regarder un film, discuter, prendre une douche, téléphoner, s’allonger. L’aéroport devient un chez soi, on rend domestique cet espace. Perçu comme un lieu pour flâner, marcher, observer, arpenter. Charles Baudelaire et Walter Benjamin entre autres décrivent avec sensibilité le personnage flâneur qu’est le citadin dans une grande ville. Aujourd’hui on pourrait presque les faire déambuler dans un

23 Roissy, Tiffany Tavernier, p31

24 Roissy, Tiffany Tavernier, p34

25 Architecture et littérature contemporaine, Pierre Hyppolite, p16

26 Architecture et littérature contemporaine, Pierre Hyppolite, p317

aéroport en utilisant les mêmes descriptions. Par ce texte de 1863, Charles Baudelaire fait presque échos au roman Roissy de Tiffany Tavernier: *“Pour le parfait flâneur, pour l’observateur passionné, c’est une immense jouissance que d’être domicile dans le nombre, dans l’ondoyant, dans le mouvement, dans le fugitif et l’infini. Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde, tels sont quelques-uns des moindres plaisirs de ces esprits indépendants, passionnés, impartiaux, que la langue ne peut que maladroitement définir. L’observateur est un prince qui jouit partout de son incognito.”*²⁷

*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE III

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

espace de déferlante psychologique

L'espace aéroportuaire en s'inscrivant sur un territoire modifie la ville et transforme la perception des frontières, mais il joue également un impact sur le mental des individus. Entre angoisse et euphorie, l'aéroport, dans la littérature, dévoile le lieu de la culture de la peur. Si l'aéroport se manifeste comme la réalisation du fantasme de l'envol, il n'en reste pas moins terrifiant, pour les voyageurs, par l'idée de ne pas arriver à destination. Comment se comportent alors ces personnages dans l'espace ambivalent qu'est l'aéroport ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Temps suspendu

Le temps est un produit consommable comme les autres. Il s'achète, se consomme, se gâche, se perd. Si la monétisation du temps est l'essence même d'un espace comme le supermarché, elle est, sous une autre forme, omniprésente dans l'aéroport. Dans un supermarché nous achetons des produits, mais également le temps que nous ne passerons pas à préparer ces produits. L'espace de l'aéroport tourne la question de la consommation du temps autrement, en faisant de la problématique du temps un marqueur social.

Jean Baudrillard parle du temps comme une valeur absurde qui n'existe pas plus de la notion d'argent et cela prend particulièrement son sens dans l'espace aéroportuaire. Si cette analogie, entre le temps et l'argent, est significative de notre société, puisqu'elle distingue le temps de travail et le temps de loisir, nous pouvons nous demander comment cela se manifeste-il dans l'aéroport. Puisque le temps de vol est le même pour tous les passagers, l'aéroport joue sur la qualité du temps. Le passager fortuné ne fait pas la queue pour s'enregistrer, il entre et sort de l'avion le premier et emprunte une file prioritaire pour la vérification de son passeport. La devise "*le temps c'est de l'argent*", devient ici "*le temps de qualité c'est de l'argent*". Mais paradoxalement ce temps que l'on gagne à ne pas attendre dans une file d'attente on le perd à attendre dans une salle d'attente. Le temps de vol sera exactement le même pour tout le monde. Pourtant ce temps est perçu différemment.

"[...] mardi, de quinze à seize heures, ne rien faire. L'autobus était

mon temps mort de la journée. Le moment où je ne faisais rien. Une heure obligatoirement perdue, mais gagnée sur le temps, sur ce mode de vie frénétique qui ne nous laisse pas une seconde pour respirer."¹

En parallèle d'un temps toujours plus court pour traverser l'Atlantique, l'aéroport mise sur un temps toujours plus court pour traverser un terminal. L'aéroport devient le lieu de la réduction, de la manipulation et de la distorsion du temps. Henri Lefebvre évoque les notions de temps vécus, qui représentent le temps de déplacement effectif et le temps conçu, qui lui représente le temps de représentation mentale. Si les avions ont créé une manipulation de nos distances, l'aéroport est le monument des manipulations de notre temps. Le temps devient relatif, il s'étire, se raccourcit, s'allonge. Il est totalement subjectif dans ce lieu ultra rythmé. Le calage sur un nouveau fuseau horaire accentue d'autant plus la perte de repère temporel, pourtant ce parcours dans les lieux est intégralement rythmé par le facteur temps; des tableaux qui indiquent les heures de départ et d'arrivée des vols, aux panneaux indiquant le temps pour rejoindre le terminal voisin.

L'importance du parcours reste présente dans ces lieux, comme elle l'était déjà dans les premières cartes médiévales. On indiquait alors les lieux où se loger, se nourrir, prier, faire une pause, etc. Dans un aéroport cela reste le même système. Des cartes dessinent les points d'enregistrements, d'accueil, le bureau des réclamations, où louer une voiture, où prendre un bus ou un taxi, où se laver, se reposer, et surtout où attendre son vol. Sur les billets est indiqué l'heure de décollage, mais aussi l'heure d'embarquement et le temps nécessaire entre l'arrivée à l'aéroport et le départ. Les indications se mobilisent spatialement et temporellement.

1

Le Japon n'existe pas, Alberto Torres-Blandina, p32

Mais le temps, dans la littérature, représente également un temps de l'ailleurs. Le rapport au temps est tellement déformé qu'il peut en venir à détruire le passé des personnages. Pour Alberto Torres-Blandina, ces derniers se retrouvent alors à déambuler dans une immensité spatiale et temporelle sur laquelle ils n'ont comme unique contrôle que les histoires qu'ils peuvent raconter.

“La vie est très loin, l'espace se dilate dans un aéroport. Quand vous en franchissez les portes, vous êtes déjà dans un autre monde, à des années-lumière de vos soucis, dans un endroit où personne ne vous connaît ni ne va vous juger. Où vous n'avez pas d'autre passé que celui que vous vous inventez ni d'autre présent que l'attente... et l'attente peut être très longue...”²

Pour Paul Andreu l'aéroport est un espace où le temps est propre à chacun. Le point le plus important de ces espaces est la confrontation entre le temps physique et le temps de la pensée individuelle. Dans l'aéroport le temps physique se manifeste par les horloges qui commandent départs et arrivées, en plus de rythmer toutes les autres actions. Le temps physique permet également d'établir un lien entre tous ceux qui constituent la foule. Le temps individuel, lui, permet de structurer la mémoire.

“[...] des rassemblements de personnes étrangères les unes aux autres et sans projet commun, très différents de celles que l'on trouve dans une salle de concert ou dans un stade. Le rapport de chacune de ces personnes à l'espace et au temps au bâtiment est avant tout un rapport individuel.”³

2 Le Japon n'existe pas, Alberto Torres-Blandina, p23

3 Paul Andreu

Lieu de l'individualité

*"[...] l'intensité de cette solitude."*⁴

L'espace de l'aéroport ne donne pas lieu à des histoires du quotidien. Il évoque une temporalité particulière, mais aussi des échanges particuliers entre les personnages. Le statut de simple passant ne permet pas d'échanger de longues conversations entre voyageurs. Au contraire l'espace devient propice au recentrement sur soi alors même que le vide et la solitude angoissent. Robert Merle évoque l'angoisse de cette solitude anormale. Son personnage traverse l'aéroport totalement seul, le lieu vide, aussi bien de voyageurs que de personnels. Devant l'impossibilité de cette inoccupation, on sent alors l'angoisse s'emparer des lieux.

*"Quand le taxi me dépose à l'aéroport de Roissy-en-France, une surprise m'attend. Tout est vide. Ni voyageurs, ni employés, ni hôtesses. Je suis seul, rigoureusement seul, dans ce monument de métal et de glace, où règne un silence de crypte."*⁵

*"Je me rends bien compte que le vide et le silence de l'aéroport commencent à me donner une légère angoisse si tant est qu'une angoisse ne soit jamais légère. Comment puis-je admettre qu'il n'y ait personne d'autre que moi dans ce Roissy, si visiblement fait pour accueillir des foules ?"*⁶

Pour Alberto Torres-Blandina, le personnage vit la solitude de l'aéroport non pas comme une angoisse, mais au contraire comme une liberté. Il permet alors ce qu'évoque Paul Andreu, un

4 Airport, Arthur Hailey, p129

5 Madrapour, Robert Merle, p7

6 Madrapour, Robert Merle, p8

recentrement sur soi.

*“Dans un aéroport, les personnes sont enfin libérées de leur vie quotidienne. Entourée d’inconnus, vous êtes seule. Vraiment seule, comme on l’est rarement.”*⁷

Le sentiment de solitude est étroitement lié à la composition des lieux. Paradoxalement ce sont les vastes étendues qui procurent le plus fortement cette sensation de perte dans la foule. Cette foule inconnue procure alors un sentiment de solitude chez les personnages de Robert Merle et de Louis Hamelin.

*“Ce qui ajoute encore à mon anxiété c’est l’architecture bien particulière des lieux. C’est la première fois que je viens à Roissy, et une chose me frappe : l’aérogare qui, je suppose, a été construite à des fins fonctionnelles, paraît en même temps calculée pour vous donner le sentiment de l’infini.”*⁸

*“Étant ronde, elle n’a ni commencement ni fin et comporte en son centre un vide, lui aussi circulaire. Dans ce vide ascensionnel jusqu’à l’étage supérieur tunnel vitré dont le sol est un tapis roulant. Je vois qu’on désigne sous le nom de “satellites” ces boyaux lumineux qui paraissent avoir été conçus pour diriger les voyageurs.”*⁹

“Il n’y avait personne en vue. Pas un chat. Surtout pas un chat. Seulement peut-être un sphinx quelque part, qui ne se sentirait pas trop dépaycé. C’était en tout cas un cadre fabuleux pour ma solitude de début d’hiver. Quelques employés vauquaient, quelques

7 Le Japon n’existe pas, Alberto Torres-Blandina, p23

8 Madrapour, Robert Merle, p8

9 Madrapour, Robert Merle, p8

préposées échangeaient des propositions diverses lors de pauses café répétées, quelques humains humaient le vide bien astiqué, quelques valises valsaient sur un tapis roulant, justifiant à grand-peine l'utilisation d'un petit chariot."¹⁰

"J'errais toujours dans Mirabel, sa gigantesque abstraction m'échappait de toutes parts, ses lignes me fuyaient de tous côtés. Tout était tellement distant, tout était tellement tu-m'en-diras-tant."
11

Sacralisation et terrorisme

Dans les romans de Louis Hamelin et de Robert Merle, les personnages retranscrivent des sentiments de crainte et paradoxalement d'émerveillement face aux espaces aéroportuaires. Le vocabulaire utilisé dans *La rage*, retranscrit un sentiment de pouvoir dégagé par l'aéroport, mais également un sentiment de crainte, de colère et d'inquiétude vécu par les personnages. Le personnage fictif permet ainsi de retranscrire les craintes spatiale et sociale vécues par les habitants lors de l'expropriation qui a eu lieu au nord de Montréal pour la construction de l'aéroport Mirabel. Les deux écrivains ont ce point commun d'attribuer les adjectifs de la démesure à l'aéroport. Pour Louis Hamelin c'est la prédominance de la lumière céleste. Une lumière naturelle et perçante. Cela lui donne un aspect presque religieux. Les aéroports ici ne sont plus des hangars ou des temples de la consommation, mais des édifices religieux qui prédominent la ville et le monde, physiquement et spirituellement.

10 La rage, Louis Hamelin, p336

11 La rage, Louis Hamelin, p337

“Sans compter la scintillante représentation de l’aéroport de Mirabel en pinéal céleste, grand jeu illuminé trouant la peau sombre de la nuit.”¹²

“De l’autre côté, le paysage présentait un aspect lunaire. La carrière s’ouvre dans le sol comme un éblouissant cratère.”¹³

“Les aéroports sont des églises adaptées à la philosophie matérialiste (...)”¹⁴

“Je passais près du bar, toujours fasciné par l’absolue vacuité de l’immense bâtiment dont je comprenais vaguement que le Pullford Lodge, ma froide cathédrale de l’ennui vespéral, n’avait constitué que le vestibule, une sorte de sas. L’aéroport élevait cette impression d’abandon sinistre à une puissance supérieure, au rang de richesse architecturale, de merveille du monde. C’est l’impossible possession du vide qui me faisait progresser en automate au milieu de sa féerie linéaire. Le bar affichait des tons violets plutôt mortuaires : sur un mur drapé de velours, un motif décoratif était réverbéré à l’infini par un jeu de glaces tendues au fond, vers un abîme. Ce motif représentait une espèce de grosse pupille dilatée s’éclatant au sein d’un iris fluorescent et qui semblait s’attacher à mes pas comme j’avançais. Salut Big Brother, marmonnai-je machinalement.”¹⁵

“(…) la grande salle de contrôle, vaste et haute comme une cathédrale.”¹⁶

La lumière est également présente chez Arthur Hailey, mais sous

12 La rage, Louis Hamelin, p11

13 La rage, Louis Hamelin, p18

14 La rage, Louis Hamelin, p279

15 La rage, Louis Hamelin, p340

16 Airport, Arthur Hailey, p196

un tout autre aspect, bien qu'elle soit un élément toujours aussi violent. Cette fois artificielle, la lumière transforme l'aéroport en un projet grandiloquent de modernisme.

*“Il y eut un silence. La Mercedes quittait l'autoroute pour s'engager dans l'imposante entrée de l'aéroport. Au-dessus des grilles, des paraboles futuristes, dressées haut dans le ciel et violemment éclairées par une batterie de projecteurs, symbolisant l'avenir grandiose de l'aviation. Au-delà, s'étendait le réseau complexe des routes, échangeurs, tunnels qui assurait l'écoulement de l'énorme circulation du bâtiment central.”*¹⁷

L'insistance des romanciers sur la lumière qui frappe le lieu ou qui en émane crée une forme de sacralisation du lieu. Louis Hamelin va même jusqu'à comparer l'aéroport à une cathédrale, un lieu religieux qui établit un contact avec le ciel. Mais les écrivains insistent sur l'ambivalence en faisant passer le statut de l'aéroport de céleste à terrifiant. Malgré cet émerveillement, il ne faut pas oublier que l'aéroport cultive la peur et les contrôles incessants ne peuvent pas faire oublier le risque d'attentat. Le terrorisme est l'un des sujets abordés sans une once de retenue par Louis Hamelin. Il entremêle alors les deux notions en écrivant que *“Les aéroports sont les cathédrales du terrorisme.”*¹⁸

“ - Oui, le Bon Dieu remplacé par les avions, et les clochers des églises par des tours de contrôle. En un mot, le Grand Remplacement. Dans les églises, c'est l'âme qui prend son envol, en direction du paradis. Dans un aéroport, c'est plutôt le corps qui s'envole vers LES paradis du sud, s'entend. Les aéroports sont des églises adaptées à la philosophie matérialiste, des parodies d'église,

17 Airport, Arthur Hailey, p190-191

18 La rage, Louis Hamelin, p507

en quelque sorte. Et veux-tu savoir qui en sont les célébrants, ma chère Christine ? Veux-tu le savoir ? Ce sont les terroristes. C'est grâce à eux que les aéroports deviennent le lieu d'une immolation rituelle. Ce sont eux rendent à l'aéroport sa véritable fonction de lieu de culte. Avec le terrorisme, ce n'est plus seulement le corps qui prend son vol; l'âme a des chances aussi. (...)

Tu sais, ma grand-mère n'a jamais mis les pieds dans un aéroport. Jamais. Mais je crois qu'elle aurait fait une bonne terroriste."¹⁹

"J'ai déjà lu quelque part que les contrôleurs aériens constituent, selon une étude sérieuse, la catégorie de travailleurs professionnels la plus fortement soumise aux stress. Mais la cueillette de l'échantillonnage n'avait sûrement pas converti les terroristes de l'aéroport international de Mirabel. Lorsque Edouard Malarmé, terroriste de son état, a fait irruption là-haut, l'arme à la hanche, prête à faire feu, dans la salle circulaire des opérations, il n'y a trouvé qu'un gros homme trapu et gélatineux qui en fait, de contrôle, avait visiblement donné congé à son Surmoi."²⁰

Contrôle à outrance

L'aéroport résonne par soustraction, il s'agit du lieu par excellence de l'interdiction, le lieu où nous ne devons pas; nous ne devons pas être en possession de certains objets, nous ne devons pas refuser de nous soumettre à l'autorité, nous ne devons pas sortir des règles qui érigent l'intégralité de cet espace qui se propage aussi bien sur terre que dans les airs. En entrant dans ce lieu, nous acceptons donc la soumission. Sous forme d'écriteaux, de questionnaire, de

19 La rage, Louis Hamelin, p279-280

20 La rage, Louis Hamelin, p507

contrôle, de fouille, de rappel verbaux, tous les corps sont voués à se plier aux mêmes règles. Il y a une uniformisation du corps et des comportements. Malgré les interdictions qui raisonnent, on laisse croire au voyageur qu'il a encore le choix. *“Le passager choisit, ses horaires, sa place, sa classe, ses options, ses menus, ses achats, son itinéraire, ses parcours, même devant les portiques magnétiques de contrôle à l'embarquement, le passager a encore le choix.”*²¹

L'aéroport dessine un lieu de contrôle, aussi bien au niveau de son architecture que des objets et des corps qui le traversent. Le lieu en soi est dominé par sa tour de contrôle qui guide les avions au décollage et à l'atterrissage. Il est entouré de caméras de surveillance, de fils barbelés, ou encore d'émetteurs pour faire fuir les oiseaux. Concernant les voyageurs, ils se livrent aux contrôles des billets, des passeports, de leur identité, de leurs empreintes digitales, de leurs bagages, le poids, la contenance, ils enlèvent leur montre, ceinture, chaussures, puis passent dans le scanner avec fouille au corps pour les plus chanceux. Le passage par le point de contrôle devient un strip-tease uniformisé. Pour Tiffany Tavernier l'aéroport devient alors *“[...] un gigantesque interrogatoire.”* Michel Butor ne décrit l'aéroport que par ces caractéristiques de consommation et de contrôle.

“Puis nouvel examen, la sécurité, le tapis roulant par les bagages à main, la caméra à rayons X, le moniteur où l'on essaie de reconnaître à quels objets correspondent dans ses valises ou celles d'autrui ces enchevêtrements d'ombres, la porte révélatrice qui vous fouille insensiblement à la recherche de métaux ferreux, clignotants, grésillant affolés si l'on a omis de déposer son trousseau de clefs dans la petite cuve que vous tend en général quelque passage-

21 Daniel Estevez, Aéroports, représentations et expérimentations en architecture, p51

*sondage, tandis que vous reprenez votre sac en plastique, vos achats duty-free ou votre attaché-case.*²²

La publicité est également un des moyens de contrôle des corps. Tiffany Tavernier accorde une grande importance dans son roman à faire intervenir des publicités aéroportuaires entre les paragraphes. *“AIR FRANCE FAIRE DU CIEL LE PLUS BEL ENDROIT DE LA TERRE.”*²³ Elles font irruption dans le roman comme dans notre quotidien, à la télévision, sur internet, sur affiches dans la rue, ou dans les centres commerciaux. Les publicités renvoient aux mêmes lieux fictifs et aux mêmes idéologies, où que l’on se trouve. Les pages de publicité étaient déjà présentes dans le roman 99 francs de Frédéric Beigbeder pour rendre compte de son contrôle sur les esprits des spectateurs. Elles viennent perturber la lecture et renforcent l’aspect générique du lieu. Mais le contrôle ne tient pas qu’à celui des corps ou de ses bagages, loin de là. Il passe également par la communication entre le ciel et la terre pour Louis Hamelin, ou pour J.G.Ballard.

*“J’ai levé les yeux vers un avion qui venait de décoller et passait maintenant au-dessus du grillage ouest de l’aérodrome. Ses constellations lumineuses, rouges et vertes, paraissaient manipuler de gros blocs de ciel.”*²⁴

*“Ils possèdent la maîtrise des airs et ils contrôlent les communications.”*²⁵

Dans l’aéroport le corps est traité comme étant une donnée, l’intégralité du lieu étant informatisée, le voyageur devient alors

22 Transit, Michel Butor, p 126B

23 Roissy, Tiffany Tavernier, p216

24 Crash!, J.G.Ballard, p176

25 La rage, Louis Hamelin, p18

une série de chiffres pour celui qui le contrôle. La dématérialisation des billets ou la reconnaissance faciale sont autant de techniques qui rendent l'humain incapable d'action sans l'outil informatique. L'espace et les flux sont calculés à partir de programmes informatiques qui laissent apercevoir combien de milliers de personnes pourront se déplacer dans ce lieu. La machine contrôle le corps des voyageurs, mais également le corps des personnes qui contrôlent des corps et les objets de ce lieu. Le passager sans signe distinctif à même un nom particulier pour le personnel aéroportuaire. Il est appelé PAX, un simple individu sans danger.

Michel Foucault dans sa manière de décrire la prison panoptique, nous donnerait presque à voir un aéroport. Il suffirait de remplacer le terme de *détenus* par celui de *voyageurs*. En effet l'aspect de visibilité constante des corps mouvants est un des éléments soulevé dans la description du roman de Robert Merle, tout comme la forme circulaire de l'aéroport. *“De là, l'effet majeur du Panoptique: induire chez le détenu un état conscient et permanent de visibilité qui assure le fonctionnement automatique du pouvoir. Faire que la surveillance soit permanente dans ses effets, même si elle est discontinuée dans son action; que la perfection du pouvoir tende à rendre inutile l'actualité de son exercice; que cet appareil architectural soit une machine à créer et à soutenir un rapport de pouvoir indépendant de celui qui l'exerce; bref que les détenus soient pris dans une situation de pouvoir dont ils sont eux-mêmes les porteurs. Pour cela, c'est à la fois trop et trop peu que le prisonnier soit sans cesse observé par un surveillant : trop peu car, l'essentiel c'est qu'il se sache surveillé; trop, parce qu'il n'a pas besoin de l'être effectivement. Pour cela Bentham a posé le principe que le pouvoir devait être visible et invérifiable. Visible : sans cesse le détenu aura devant les yeux la haute silhouette de la tour centrale d'où il est épié. Invérifiable : le détenu ne doit jamais savoir qu'il est*

actuellement regardé; mais il doit être sûr qu'il peut toujours l'être."²⁶

*"Étant ronde, elle n'a ni commencement ni fin et comporte en son centre un vide."*²⁷

La tour de contrôle, qui s'érige aussi bien dans la prison panoptique que dans l'aéroport permet de contrôler, de tout voir sans être vu. Et cette forme rigide et imposante est traduite comme un aspect sexuel des lieux chez Louis Hamelin.

*"Je me demandais si la vue pouvait être meilleure du haut de la tour de contrôle qui se dressait plus près, bien phallique avec sa coupole en forme de gland, comme pour confirmer gracieusement cette interprétation un peu monomaniaque de l'architecture aéroportuaire, le hasard, à ce moment précis, m'a fait poser le pied sur un petit gland vert tombé d'un chêne rouge Quercus rubrum qui agitait ses feuilles sommairement dentelées sur mon passage."*²⁸

*"La tour de contrôle trônait toujours dans mon champ de vision, avec sa protubérance bombée (...)"*²⁹

*"-Oui, dis-je en la regardant dans les yeux. Les aéroports sont vraiment des endroits très érotiques."*³⁰

Chez J.C. Ballard, ce n'est pas la forme même du bâtiment qui inspire la sexualisation, mais l'ambiance qui s'érige autour. Dans son roman le personnage principal cherche à provoquer des accidents de voiture pour ressentir de l'excitation. Ces nombreuses scènes

26 Michel Foucault, Surveiller et punir, p234-235

27 Robert Merle, Madrapour, p8

28 La rage, Louis Hamelin, p112-113

29 La rage, Louis Hamelin, p114

30 La rage, Louis Hamelin, p468

à la fois sexuelles et torturées de violences ensanglantées sont provoquées sur les autoroutes qui entrelacent la zone aéroportuaire. Ces zones périphériques vont même jusqu'à devenir des zones de prostitution où le voyageur tout juste sorti de son vol sait facilement se divertir.

“Une sorte de vague hiérarchie dans la prostitution s'était établie aux alentours de l'aéroport. On trouvait d'abord des filles dans les discothèques - où l'on ne dansait guère - commodément situées à l'intérieur des hôtels réservés aux milliers de voyageurs en simple transit.”³¹

*

31 Crash!, J.C.Ballard, p88

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Je pense que l’aéroport sera la véritable ville du 21^e siècle. Les grands aéroports sont déjà les banlieues d’une capitale mondiale invisible; [...] une ville centripète dont la population circulera pour toujours autour de son centre imaginaire sans nécessiter d’y avoir accès. Les boulevards au sein des terminaux sont les remblais et agoras du futur, des zones en dehors du temps où sont affichées toutes les horloges du monde, un atlas de provenances et de destinations perpétuellement actualisé, où nous devenons pour un bref moment de véritables citoyens du monde.”¹

1 J.C.Ballard, 1997

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

conclusion

Les deux corpus dévoilent l'aéroport sous des temporalités différentes, le temps de vie et le temps de passage. Ainsi l'aéroport est confronté à des échelles et des visions différentes, qui chacune place l'individu au cœur de l'architecture. Le corpus principal soulève les conséquences à grande échelle de ce que ce nouveau programme fait à la ville et ses habitants. Expropriations, dommages sonores, et nouvelles frontières sont autant d'éléments auxquels la ville, mais aussi l'individu, doit faire face. En décrivant ces effets, les romanciers critiquent le système politique et les prises de décisions sur le territoire. Le corpus secondaire, lui, donne à lire des situations qui se rapprochent plus de celles que nous pouvons vivre nous-mêmes en tant que passagers. Les personnages découvrent et décrivent l'aéroport sur un temps court, et accentue ainsi leurs visions sur un aspect particulier. L'omniprésence du contrôle des corps et des esprits, l'inquiétude de la solitude, ou encore l'euphorie naissante dans ce lieu si ambivalent; elles sont autant de sensations que traversent les personnages pour nous donner à voir une représentation de l'aéroport. Dans les deux cas, la littérature met l'accent sur certains aspects qu'évoque Paul Andreu dans ses propres aéroports, mais il est une liberté de la littérature de le contredire tout autant. L'aéroport dans sa complexité spatiale, sociale et psychologique est représenté dans la littérature comme tout et son contraire. Mais au-delà de la simple représentation du lieu, le roman permet de percevoir le ressenti des individus qui l'habitent et le traversent.

Pour Jean-Paul Sartre, un écrivain est toujours engagé dans ses

écrits, qu'il le veuille ou non. Si les auteurs romanesques portaient à l'époque cette volonté de livrer au lecteur une étude des sciences sociales, les romans utilisés pour ce mémoire ont été décortiqués avec cette même intention : montrer ce que la littérature révèle de l'architecture et de la société. Les romans utilisés ont été interprétés comme des documents de recherche, où parfois la fiction s'estompe tant la description des lieux semble réelle. La littérature permet de donner à voir ce lieu de passage comme étant un lieu de vie, mais *"[...] l'influence de la littérature sur l'architecture n'est pas toujours heureuse, car elle conduit à privilégier les aspects visuels de l'édifice au détriment des qualités relevant de la construction et du confort de vie."*¹

1

Architecture et littérature contemporaine, Pierre Hyppolite, p381

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

18h12, jeudi 1er août, alors que je rédige la conclusion du présent mémoire, je reçois un mail de Ryanair :

“Nous souhaitons que votre voyage se fasse simplement et sans angoisse.”

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

bibliographie

LITTERATURE

Corpus principal

HAILEY Arthur, Airport, 1968

HAMELIN Louis, La rage, XYZ éditeur, 1989

TAVERNIER Tiffany, Roissy, Sabine Wespieser Editeur, 2018

TORRES-BLANDINA Alberto, Le Japon n'existe pas, Métalié, 2009

Corpus secondaire

BALLARD J.G, Crash!, 1973

BUTOR Michel, Transit, 1992

CALVINO Italo, Les villes invisibles, Les villes continues 2, folio, 1974

HOUELLEBECQ Michel, La carte et le territoire, J'ai lu, 2012

MERLE Robert, Madrapour, Seuil, 1976

YARGEKOV Nina, Double nationalité, Gallimard, 2016

NARRATION

DUBOIS Jacques, Les romanciers du réel, de Balsac à Siméon, Seuil, 2018

[de] FRANCE Mercvre, Le goût des villes imaginaires, Le petit mercure, 2011

HYPPOLITE Pierre, Architecture et littérature contemporaines, Collection espaces humains, 2012

POITIÉ Philippe, Le voyage de l'architecte, Parenthèse, 2018

RACHET Clémentin, Typologies : au milieu du monde de Michel Houellebecq, B2, 2015

VENEZIA Francesco, Ecrire l'architecture -Europe n° 1055, 2017
Revue Usbek&Rica, n°27, été 2019

DÉFINITION

AUGÉ Marc, Non-lieux, Seuil, 1992

CERTEAU (de) Michel, L'invention du quotidien 1: art de faire, FolioEssai, 1990

FOUCAULT Michel, Surveiller et punir, Gallimard, 1993

LUSSAULT Michel, Hyper-lieux, les nouvelles géographie de la mondialisation, Seuil, 2017

ARCHITECTURE & URBANISME

ANDREU Paul, J'ai fait beaucoup d'aéroports: les dessins et les mots, Descartes & Cie, 1998

ANDREU Paul & ROSEAU Nathalie, Paris CDG-1, B2, 2014

ANDREU Paul, Les archi-mémoires : entre l'art et la science, la création ESTEVEZ Daniel, Aéroports, représentations et expérimentations en architecture, L'Harmattan,,2012

KOOLHAAS Rem, Junkspace, Manuels Payot, 2011

ROSEAU Nathalie, Aérocité : quand l'avion fait la ville, Parenthèses, 2012

URLBERGER Andrea, Habiter les aéroports, MetisPresses, 2012

Podcast : France Culture, L'aéroport est-il un monde en soit ?, 3 avril 2013

PSYCHANALYSE

BACHELARD Gaston, L'air et les songes : l'imagination en mouvement, José Corti, 1943

DEGOUTIN Stéphane & WAGON Gwenola, Psychanalyse de l'aéroport international, 369 édition, 2016

BAUDRILLARD Jean, La société de consommation, folio,1986

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR