

Aéroport : non-lieu ou point d’ancrage du Monde ?

Jean-Baptiste Fretigny

► **To cite this version:**

Jean-Baptiste Fretigny. Aéroport : non-lieu ou point d’ancrage du Monde?. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire critique de la mondialisation, Armand Colin, pp.30-35, 2012. halshs-00807195

HAL Id: halshs-00807195

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00807195>

Submitted on 3 Apr 2013

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.

Version pre-print

La version finale est publiée dans le *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Cynthia Ghorra-Gobin (dir.), A. Colin, 2012, p. 30-35.

Jean-Baptiste Frétiigny
Université Paris I – UMR Géographie-Cités
13 rue du Four, 75006 Paris
jean-baptiste.fretiigny@parisgeo.cnrs.fr

Aéroport : non-lieu ou point d'ancrage du Monde ?

L'aéroport est l'un des symboles majeurs de la mondialisation contemporaine de nos sociétés. Son logo en forme d'avion est l'un des plus présents dans le paysage des métropoles. Il érige l'aéroport en vecteur par excellence de la circulation humaine à l'échelle planétaire, témoignant de l'importance de « l'aéromobilité » dans les pratiques, mais aussi dans les normes et dans l'imaginaire des mobilités mondialisées. Objet de recherche récent, il a été conçu comme une boîte noire des sciences sociales, retranchée du monde social ordinaire. Au même titre que d'autres espaces du déplacement, ce serait un « non-lieu » selon Marc Augé, un entre-deux lieux caractéristique de l'espace des flux selon Manuel Castells¹. On montrera au contraire que l'aéroport n'est pas un objet autonome et permet de penser plus largement les transformations des lieux et des territoires sous l'effet de l'intensification des mobilités à vaste échelle. Il permet d'articuler, et non d'opposer, territoire et réseau, espace identitaire et espace technique, espace politique et espace fonctionnel. Espace de contact, c'est aussi un lieu de pouvoir et de construction des sociétés.

Un lieu clé de l'archipel mégapolitain mondial

L'archipel mégapolitain mondial (AMM) est un vaste ensemble urbain en réseau qui concentre à l'échelle mondiale les fonctions de commandement et d'innovation comme des populations denses et diverses. On insiste pourtant peu sur des nœuds essentiels à cette territorialité originale, qui permettent de dépasser la discontinuité des îles par leur mise en réseau : appareils numériques multiples, ports et aéroports en particulier. C'est l'ancrage des aéroports dans des lieux bien précis, points de passage sélectifs mais intensément pratiqués par les plus grands comme par les plus humbles acteurs de l'AMM, qui les distinguent comme les nœuds les plus tangibles de ce faisceau de relations.

La fréquentation croissante des aéroports s'explique par le renforcement de l'AMM. Elle tient à la croissance du trafic aérien, plus soutenue que celle de tous les autres grands modes de transport. Le nombre de passagers aériens internationaux double en effet tous les dix ans selon l'OACI, passant de 262 millions en 1989 à 998 millions en 2010, même si

¹ Augé M., *Non-lieux*, Seuil, 1992. Castells M., *La société en réseaux*, Fayard, 1998.

l'unité de compte (un passager par trajet aérien) masque l'importance des inégalités d'accès à la mobilité aérienne. L'intensification des mobilités aériennes renvoie à des facteurs complexes qui ont notamment trait à la recherche du hors-quotidien (tourisme), à la force des interactions de face à face et de la division mondiale des processus productifs (déplacements professionnels) comme à l'essor des transnationalismes (migrations). Les plateformes sont aussi les lieux plus discrets du fret aérien (courrier, produits électroniques, fleurs ou produits alimentaires périssables). Il ne représente que 2 à 3 % du trafic international de marchandises en volume mais près de 30 à 40 % en valeur, selon les études de l'OCDE et de l'IATA.

Le développement des correspondances aériennes renforce aussi la fréquentation des aéroports. A partir de la fin des années 1970, la dérégulation du transport aérien a favorisé la mutation de réseaux des compagnies, jusque lors très encadrés. Les liaisons de point à point ont été remplacées par des configurations hiérarchisées, organisées autour de grandes plateformes de correspondance (*hubs*) permettant de substantielles économies d'échelle par la massification des flux. Cette concentration du trafic aérien est aussi génératrice de retards qui renforcent le temps de fréquentation des aéroports.

L'intensification des contrôles renforce enfin le temps de présence dans l'aéroport. Elle souligne le caractère stratégique de ces nœuds d'arrimage de l'AMM, cibles privilégiées d'action terroriste depuis la fin des années 1960, comme les aéronefs dont ils filtrent l'accès. De plus, dans le droit fil des logiques d'intégration de l'AMM, les contrôles aux frontières ne suivent pas que des logiques nationales et facilitent le passage des hommes et femmes d'affaires. Enfin, les contrôles sanitaires et épidémiologiques y rappellent la très forte interdépendance des espaces de l'AMM. Accroissement des mobilités à large échelle, dérégulation, densité du trafic aérien et renforcement des contrôles : ces quatre facteurs montrent combien les aéroports sont au cœur du processus d'affirmation de l'AMM.

C'est ce lien étroit entre aéroports et archipel qui justifie l'analyse des relations entre métropoles à partir des flux entre les aéroports, parmi les mieux connus des chercheurs. Les aéroports sont hiérarchisés selon diverses méthodes pour en apprécier le rang métropolitain. Mais l'on peut aussi considérer que tout aéroport, même de taille modeste, participe à l'AMM et constitue une tête de pont de la métropolisation. Certains aéroports sont d'ailleurs au cœur de l'apparition d'îles de l'archipel comme ceux de Singapour ou Dubaï, dont les métropoles se développent en entretenant des relations privilégiées avec des nœuds négligés, de second rang ou émergents. Les aéroports sont donc des centres convoités de l'AMM. Soigneusement implantés à distance des espaces urbanisés pour faciliter la circulation aérienne, ne sont-ils donc pas paradoxalement facteur d'urbanisation des territoires environnants ?

Un rôle moteur dans l'émergence de nouvelles centralités des métropoles

L'arrimage des territoires à l'AMM passe par le renforcement de la position des aéroports au sein des réseaux de transport terrestre à large maille, en tant que gare TGV, comme à plus fine échelle, au sein des réseaux variés, des trains express de liaison à l'hypercentre aux navettes irriguant l'ensemble des espaces urbains. La cohérence de ces vastes nœuds est maintenue par de multiples liaisons internes, des métros automatiques dernier cri aux patinettes des agents dans les terminaux. L'aéroport devient un nœud d'articulation des modes de transport, où la connexion au transport aérien est importante

mais non exclusive : 40 % des passagers de la gare TGV de Roissy ne prennent pas l'avion par exemple.

Les installations aéroportuaires sont parmi les plus grandes constructions au monde. Mais leur gigantisme ne tient pas seulement à la multiplication des réseaux en leur sein mais aussi à la diversification croissante des fonctions hébergées. De multiples activités logistiques se greffent à l'aéronautique, marchés de gros (Rungis près d'Orly) ou services de messagerie express. De nombreux services se concentrent sur la plateforme : centres médicaux, lieux de culte, services financiers et postaux, voire casino ou musée comme à l'aéroport d'Amsterdam. Le développement des commerces d'aéroport s'accélère depuis les années 1990 et les ventes par mètre carré dépassent parfois allègrement celles des boutiques de l'hypercentre. Les gestionnaires d'aéroport multiplient les activités non-aéronautiques pour dégager de nouvelles sources de revenu et répondre aux exigences croissantes de rentabilité, dans un contexte de privatisation de ces structures et de mise concurrence des *hubs* pour attirer les voyageurs en correspondance, source majeure de croissance du trafic. Ces activités représentent aujourd'hui la moitié des revenus des opérateurs des grands *hubs* mondiaux selon l'ACI et passent aussi par des opérations immobilières à vaste échelle. Ces opérateurs participent au développement technopolitain qui contribue à faire de l'aéroport une destination en soi pour les déplacements professionnels, à travers un vaste parc hôtelier, des centres de congrès et de réunion, des parcs d'expositions et de bureaux placés sur ce nœud très accessible. L'aéroport favorise alors l'émergence d'une nouvelle centralité en périphérie urbaine, qui se traduit aussi par la concentration de zones commerciales, de loisirs et de résidence à proximité du pôle d'emploi en formation.

La position des aéroports dans les échanges favorise le développement de véritables pôles d'échange, faisant évoluer les métropoles dans un sens polycentrique. Assiste-t-on à l'émergence de véritables villes autosuffisantes ou aérovilles ? Certains auteurs considèrent les aéroports comme les pôles d'urbanisation de la ville de demain, selon un rôle historique similaire à celui des ports. Sorte d'*edge cities* (villes-lisières) cristallisées par les nœuds de transport aérien, les aéroports animent une vaste région urbaine cosmopolite et ouverte sur le monde (*aerotropolis*), dont Memphis, Amsterdam ou Dubaï seraient précurseurs. Ces analyses font écho aux pratiques des acteurs de ces pôles, qui multiplient les *sky city* ou aéro pôles. Elles montrent tout l'intérêt qu'il y a à comprendre le rôle des infrastructures de circulation et de la ville émergente dans la mutation des sociétés contemporaines. Mais ces discours témoignent aussi de la puissance de l'imaginaire de la ville aérienne, déjà à l'œuvre dans les premiers projets visionnaires urbains liés à l'avion dans les années 1910, et relèvent aussi de stratégies de marketing territorial à portée incantatoire. Les effets d'entraînement des infrastructures aéroportuaires n'ont rien de systématique et demeurent fluctuants, comme l'ont appris à leur dépend diverses collectivités locales européennes ayant investi massivement dans leur infrastructure aéroportuaire de transport à bas coût, sans qu'advienne le développement espéré.

Cette urbanisation catalysée par les aéroports pose la question majeure de la gouvernance de ces espaces, des acteurs impliqués dans les processus d'aménagement et des territoires légitimes d'action. Les limites entre les statuts et les stratégies des acteurs publics et privés se brouillent en raison de leur étroite interdépendance. Les logiques d'acteurs d'envergure nationale et mondiale (États et firmes), pour lesquels l'arrimage à l'archipel métropolitain mondial est stratégique, s'opposent à celles des résidents qui

subissent les nuisances sonores de la circulation aérienne. Si les pôles aéroportuaires sont ouverts à large échelle, ils sont aussi traversés par des logiques métropolitaines de retranchement de territoires environnants, locaux et nationaux, voire de séparatisme territorial et fiscal : la redistribution des recettes fiscales est souvent limitée à des territoires très restreints, alors que leurs nuisances s'étendent à plus vaste échelle. Mais la marge de manœuvre des acteurs locaux est loin d'être toujours négligeable. C'est pourquoi ces espaces sont aussi pionniers dans la territorialisation locale des infrastructures par la négociation de compromis originaux de compensation environnementale, de nouvelles procédures d'aménagement et plus largement dans l'invention de nouvelles territorialités métropolitaines, dans lesquelles la place des populations mobiles qui la fréquentent de manière éphémère mais réitérée reste à définir.

Un espace public où se joue le sens des territoires et des mobilités dans la mondialisation

L'aéroport est aussi l'archétype d'une figure nouvelle et non idéalisée d'espace public, au sens d'espace accessible potentiellement – et potentiellement seulement – à tous. C'est un produit historique de l'urbanisme fonctionnaliste, comme les centres commerciaux, les grandes gares ou les nouveaux quartiers d'affaire. Ces nouveaux espaces publics n'en sont pas moins intensément pratiqués et aménagés, essentiels à la compréhension des mutations contemporaines. D'apparence neutre, l'aéroport est un espace pionnier dans la mise au point de multiples normes et pratiques, diffusées ultérieurement dans de très nombreux espaces, notamment dans le domaine de la sécurité : les détecteurs à métaux, les techniques de vidéosurveillance et de biométrie ont été expérimentés dans ces lieux de contrôle avant d'être ensuite diffusés dans de nombreux espaces. L'aéroport fonctionne plus largement comme une scène où sont classées, catégorisées et hiérarchisées les populations mobiles par assignation à des espaces ségrégués et à des figures de mobilité bien précises. La mobilité la plus valorisée est celle des passagers des « classes avant » et des « grands voyageurs » fidélisés, dont le parcours dans l'espace public aéroportuaire est soigneusement jalonné d'espaces réservés (aires d'enregistrement, points de contrôles biométriques automatisés ou salons). Leur circuit repose aussi sur des files d'accès spécifiques aux contrôles et à l'embarquement. L'aéroport les érige ainsi en élites hypermobiles, et devient un lieu d'entre soi et d'identification. Leur mobilité tranche sur l'immobilité relative des agents aéroportuaires, peu rémunérés, aux horaires fréquemment décalés pour mieux servir la mobilité des passagers, ou sur celle des migrants placés en rétention en zone d'attente. L'aéroport contribue ainsi à normer les mobilités aériennes, dont le « motif » de déplacement par excellence est le voyage pour affaires en solitaire, illustré par la figure de l'homme d'affaires muni de son porte-documents, que diffusent les pictogrammes de la signalétique aéroportuaire. C'est un lieu qui contribue à produire, à diffuser et à naturaliser des catégories de mobilités à l'échelle mondiale qui tranchent sur la diversité des mobilités observables au sein de l'aéroport.

L'analyse des pratiques aéroportuaires incite à penser ensemble des mobilités dont l'étude est trop souvent segmentée. Elle permet d'identifier de multiples rapports au lieu dans la mobilité, inscrite dans un cadre d'un déplacement quotidien ou hors-quotidien, contraint ou volontaire. De multiples manières de s'approprier et d'habiter de manière éphémère l'aéroport sont perceptibles et en font un lieu de travail ou au contraire de repos ou de loisirs, un lieu d'expérience touristique ou de retrouvailles familiales dans un cadre transnational. Cet espace à certains égards très contrôlé permet aussi de saisir toute la

puissance des pratiques alternatives et de l'informel dans la mondialisation, du détournement du lieu de l'urbaniste et des catégorisations dominantes de la mobilité : les clochards se fondent dans la foule des passagers, parce qu'ils sont comme eux en nécessité de se déplacer avec d'importants effets personnels et de se reposer à diverses heures du jour et de la nuit.

La catégorisation des mobilités ne renvoie pas seulement à des différences de statut social mais aussi à leur inscription territoriale à vaste échelle. Les grands terminaux aéroportuaires font partie des gestes architecturaux contemporains les plus convoités au monde, au même titre que les grandes tours des centres d'affaire. Ils sont signés des archistars les plus connues, comme Norman Foster à Pékin, Ricardo Bofill à Barcelone et Richard Rogers à Londres Heathrow. De conception volontairement générique, prétendant à l'universalité, ces aéroports sans cesse animés sont fréquentés par des populations qui ne sont pas ressortissantes, dans leur majorité, du pays où s'inscrit la « zone internationale », remettant en cause nos oppositions dichotomiques entre l'ici et l'ailleurs. Lieux d'apprentissage de l'altérité, d'une esthétique très travaillée, on peut considérer qu'ils constituent au fond de véritables lieux-symboles génériques du Monde. Par leur gigantisme, ce sont des microcosmes chargés de rendre sensible, visible et moins complexe l'échelle du Monde, mais aussi les idéaux d'une certaine société-Monde, liés au brassage des populations, à la recherche d'une cohésion assurée par la liaison aérienne, d'un bouclage du Monde et d'une liberté de circulation des populations, bien que ces principes soient aussi enfreints au quotidien au sein des aéroports. C'est que ce sont aussi des lieux qui marquent la frontière d'autres territoires dont ils sont des portes d'entrée. Ce dont témoigne la toponymie des aéroports, tels Charles-de-Gaulle (Paris) ou John Fitzgerald Kennedy (New York). Comme les autres lieux-symboles, ils représentent des territoires construits à diverses échelles, notamment supra-nationale : l'appartenance à l'Union européenne est ainsi mise en pratique aux points de passage de la frontière par l'usage de files réservées à ses ressortissants. Ce sont aussi des lieux-symboles nationaux d'importance considérable, marqués par la présence de la compagnie nationale porte-drapeau, dont l'existence, sinon l'indépendance, résiste aux projets de fusion-acquisition transnationaux. Les aéroports comptent désormais parmi les points de passage de frontière les plus fréquentés. Ce sont aussi des lieux où se forge l'expérience migratoire : en 2007, Roissy concentre ainsi 98 % des demandes d'asile déposées en France. A plus fine échelle encore, c'est aussi une scène de la métropolisation, où les relations tissées par la métropole avec le reste du monde (touristiques, migratoires ou économiques) se donnent à voir : son arrière-monde.

De point aveugle de nos sociétés, l'aéroport en devient un point focal. C'est un lieu qui aide à saisir le « point d'entrecroisement et de commutation de réseaux multiples, noyau de densité dans un gigantesque enchevêtrement de flux [...] défi à la représentation et à l'imagination » qu'évoque Pierre Velt². Partie prenante d'un large archipel mégalopolitain mondial comme de centralités nouvelles en périphérie urbaine, c'est un espace public qui permet de penser l'urbanité des mobilités mondialisées, ouverte mais sélective. Entre les lieux pratiqués et les populations mobiles, il crée de la distance dans la proximité et de la proximité dans la distance. Son fonctionnement montre autant la complexité du Monde que sa capacité – et aussi son impuissance – à en affronter les enjeux. C'est la partie la plus

² *Mondialisation, villes et territoire : l'économie d'archipel*, PUF, 1996, p. 65.

visible d'un vaste réseau de lieux de déplacement où s'inventent de nouveaux rapports aux lieux et à la mobilité.



Cresswell T., « The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam », in *On the move: mobility in the modern Western world*, Routledge, p. 219-258, 2006.

Cwerner S., Kesselring S. et Urry J. (dir.), *Aeromobilities*, Routledge, 2009.

Faburel G., « Le bruit des avions. Facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace géographique*, n°3, p. 205-223, 2003.

laurif, *Aéroports et territoires*, *Cahiers de l'IAURIF*, n° 139-140, 1^{er} trimestre 2004.

Kasarda J. D. et Lindsay G., *Aerotropolis. The Way We'll Live Next*, Farrar Strauss Giroux, 2011.

Roseau, N., « Du récit à l'icône. Imaginaire et architecture aéroportuaire », in Rouillard D. (dir.), *Imaginaires d'infrastructure*, L'Harmattan., 2009.

Salter M. B. (dir.), *Politics at the Airport*, University of Minnesota Press, 2008.



Centre-périphérie. Flux. Métropolisation. Mobilités urbaines. Réseau. Territoire. Transport.