

UNIVERSITE DE NANTES - ECOLE POLYTECHNIQUE DE NANTES

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES - CERMA

ECOLE D'ARCHITECTURE DE GRENOBLE - CRESSON

**Diplôme d'Etudes Approfondies
Ambiances Architecturales et Urbaines
Option : Acoustique et Eclairagisme**



Soutenu le 16 Juillet 2004

Devant la commission d'examen composée de

M. Philippe Woloszyn - Architecte DPLG - Ingénieur de recherche - CERMA

Et sous la direction de

M. Henry Torgue Ingénieur CNRS - CRESSON

M. Nicolas Rémy - ingénieur

LES AMBIANCES DANS LES AEROGARES DE ROISSY CDG 1 ET 2F

«Le voyageur est ce qui importe le plus dans le voyage.»
(André Suarès)

« L'important arrive non pas au terme de la route, mais bien avant,
pendant le trajet lui-même. »
(M. Pavic)

« L'arrêt, l'immobilité retrouvée, la tension physique de l'effort
soudainement relâchée, c'est une sensation merveilleuse, celle de l'arc
débandé. Il vaut la peine de marcher, et de marcher dur, rien que pour le
plaisir de pouvoir s'arrêter. Et la joie du départ n'est-elle pas faite déjà,
largement, de celle de l'arrivée, savourée d'avance jusque dans les
cruautés que l'absence implique ? »
(Théodore Monod)

MERCI À

Messieurs Jean Costet et Olivier Balay pour avoir grandement facilité mon introduction à ADP

Aéroports De Paris

Monsieur Christophe Bardin (responsable du bureau d'études) pour son accueil.

Monsieur Frédéric Boisvyon pour m'avoir consacré une journée entière à la visite des aérogares et pour m'avoir aidée à obtenir une autorisation d'accès.

Nicolas Rémy et Henri Torgue (mes encadrants) pour leur disponibilité (même à grande distance) et leur écoute attentive.

mes pourvoyeurs d'anecdotes, amis, parents, « collègues » pour m'avoir fait partager leurs compétences d'usagers.

Magali et Ricardo pour leur amitié en cette année grenobloise.

Olive pour son accueil parisien chaleureux, sa disponibilité et ses dépannages informatiques en tous genres.

REMERCIEMENT SPÉCIAL :

Aux deux Françoise du Cresson :

Françoise Cholat, pour son dynamisme, sa générosité et sa bonne humeur couverts par quelques grognements (pour donner le change...)

Françoise Acquier, pour sa présence, sa patience et ses encouragements.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1. Situation du sujet : état de la recherche
 - 1-1 En général : les ambiances dans les lieux de la mobilité ; et les espaces publics.
 - 1-2 En particulier : les ambiances dans les aéroports.
2. Problématique et Hypothèses :
 - 2-1 l'aéroport n'est pas un non-lieu.
 - 2-2 l'aéroport est un lieu d'intervalle.

METHODOLOGIE

1. Approche audiovisuelle :
 - 1.1 La prise de vue : photographies et panoramas développés, déroulés (mise à plat)
 - 1.2 La prise de son
 - 1.3 Les vues « animées » (vidéo et panorama)
2. Approche perceptive :
 - 2.1. In situ :
 - A. L'observation
 - B. Les entretiens semi-directifs
 - 2.2 A posteriori
 - A. Le recueil d'anecdotes
 - B. Les entretiens semi-directifs

DEPOUILLEMENT ET ANALYSE

1. Première approche de l'aéroport de Roissy CDG
 - 1.1 Un lieu complexe et difficile d'accès.
 - 1.2 Visite des aéroports : premières impressions.
 - 1.3 Le choix des terminaux : Le terminal 1 et le terminal 2F.
2. Approche des terrains par restitution d'une chronologie de découverte des différentes zones-espaces.
 - 2.1 L'accès à l'aéroport
 - 2.2 Le départ
 - 2.3 L'arrivée
 - 2.4 Les espaces optionnels, facultatifs : les commerces
3. Dépouillement des données (audiovisuelles et perceptives) : Les fiches descriptives des différentes zones spatiales et chronologiques

- 3.1. L'accès à l'aéroport : voiture et RER
 - 3.2. Le départ
 - A. Le hall et l'enregistrement
 - B. L'embarquement
 - 3.3. L'arrivée
 - A. Livraison Bagages
 - B. Point rencontre
 - 3.4. Les espaces optionnels: les commerces en zone publique et sous douane.
4. De l'impact de l'état d'esprit en acte dans la perception des lieux : l'imaginaire qualifiant du voyageur.
- 4.1. Figures d'usagers et modes d'action.
 - A. L'observateur, le contemplateur : s'absorber dans l'observation attentive.
 - B. La « ludo-tacticienne » : élaborer des stratégies d'occupation du temps et de l'espace.
 - C. Le paranoïaque du contrôle : éprouver du stress à chaque contrôle.
 - D. L'impatient : éprouver une immense perte de temps.
 - E. L'ostentateur : faire sentir qu'on est ailleurs.
 - 4.2. Figures de pensées du lieu.
 - A. Une mécanique bien huilée...ou presque.
 - B. Un lieu de passage.
 - C. Où l'on défi les lois du temps : ombilic du temps.
 - D. Où l'on croise des archétypes ethniques et des lieux.
 - E. Le mythe de la cloison vitrée.
 - 4.3. Petit aparté : l'accès à l'aéroport.
5. Les ambiances sonores et lumineuses par zones de découverte des lieux par le voyageur : grandes caractéristiques.
- 5.1. Figures d'usagers et modes d'action :
 - A. Le démonstratif : pleurer et « dormir à vue »
 - B. L'arpenteur : déambuler, piétiner
 - C. L'homme en prière : faire sa prière
 - D. Le mélomane : jouer de la guitare/écouter de la musique
 - 5.2. Figures spatiales et modes de pensée :
 - A. Un lieu qui est bruyant : « c'est normal ! »
 - B. Un lieu impersonnel et froid : « ça fait hôpital »
 - C. Tous les aéroports se ressemblent
 - D. Un lieu qui doit être fonctionnel : « on s'en fiche de l'ambiance. »
 - 5.3. Extraction des effets sonores et visuels du lieu et ébauche de définition des ambiances aéroportuaires.
 - A. Les effets sonores.
 - B. Les effets visuels.

- C. Les ambiances aéroportuaires.
6. Confrontation des analyses in situ et à posteriori.
- 6.1 AILLEURS...
 - A. un ailleurs géographique
 - B. un ailleurs culturel, traditionnel
 - C. un ailleurs temporel
 - 6.2 ... COMMENCE ICI : un lieu de préparation au voyage (revenir dans le mode)
 - A. Un lieu aterritorial, hors champs.
 - B. Un lieu fictif
 - C. Un lieu hétérochrone et hors temps (ombilic du temps)
 - D. Un lieu de soumission à une certaine « purification » : mode d'accès.
 - E. Un lieu hétérotopique : le croisement des cultures, le croisement des lieux.

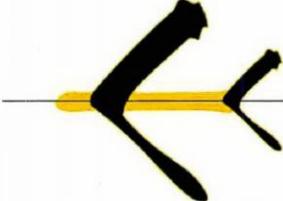
CONCLUSION

Retour critique

- 1 Retour critique sur la démarche
- 2 Retour critique sur les résultats

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES



INTRODUCTION

1. Situation du sujet : état de la recherche

1.1 Les ambiances dans les aéroports.

Les ambiances dans les aéroports de Roissy Charles de Gaulle : tel est le sujet que je vais traiter. L'aéroport fait partie de ces espaces dits « de la modernité » qui sont apparus assez récemment dans le paysage urbain voire péri-urbain. Les ouvrages qui lui sont consacrés tout en étant peu nombreux, n'en sont pas moins importants en regard de ses - seulement - quelques dizaines d'années d'existence (la première aéroport de Roissy date de 1974). Quelques ouvrages¹, donc, sont consacrés aux aéroports et à leur conception, sous l'égide de celui qui, en France, en est le spécialiste pour avoir été l'architecte en chef des Aéroports de Paris: il s'agit de Paul Andreu. Ces quelques ouvrages apporteront sur les aéroports la vision du concepteur et viendront alimenter ma réflexion sur les lieux.

En contrepartie, je n'ai trouvé aucun ouvrage faisant référence aux usagers à part dans *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité* de Marc Augé² qui alimente son propos de quelques considérations d'usager sans que nous sachions exactement d'où elles viennent : sont-ce les siennes? Sont-elles le fruit de son expérience ou sont-elles plutôt là pour nourrir ou appuyer sa réflexion ? Nous n'en savons rien.

La seule étude du CRESSON attachée à l'aéroport est celle de Martine Leroux, *Vers une charte intersensorielle*³ qui s'attache, non pas aux ambiances dans les espaces intérieurs (les aéroports) destinés à recevoir du public mais à celle des espaces extérieurs et leur impact sur l'environnement. Le travail avait pour objectif, c'est le sous-titre du rapport, la « préfiguration d'un outil interactif et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs ».

Rien donc qui ne concerne directement les passagers/usagers de l'aéroport ou pour être précis ceux de l'aéroport et donc mon sujet.

1.2 Les ambiances dans les lieux de la mobilité ; et les espaces publics.

Mon travail entend aborder aussi le vaste thème des espaces publics : l'aéroport est un lieu de transit, de la mobilité et avant tout un espace public.

¹ LABBE F. & SALAT, S., *Paul Andreu, métamorphoses du cercle*, Electa-Moniteur, 1990, 176 p
ANDREU, P., *J'ai fait beaucoup d'aéroports*, les dessins et les mots, Descartes et Cie, 1998, 160 p.

² AUGÉ, M., *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Édition du Seuil.

³ LEROUX, M. & AMPHOUX, P. & BARDYN, J.L., *Vers une charte intersensorielle. Préfiguration d'un outil interactif et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs*, Grenoble, Cresson, 2002, 138 p.

En cela il s'inscrit dans les travaux menés par le CRESSON, notamment ceux de Grégoire Chelkoff et Jean-Paul Thibaut⁴ dont *Entendre les espaces publics* et *Les mises en vue de l'espace public* et celui plus spécifique sur les ambiances souterraines : *Ambiances sous la ville* ou sur la gare de Nicolas Rémy⁵ *Maîtrise et prédictibilité de la qualité sonore du projet architectural : applications aux espaces publics en gare*.

Ces ouvrages offriront quelques outils d'analyse à mon travail sur les aérogares notamment pour ce qui est des effets visuels et lumineux.

Cependant, rien, à ma connaissance, n'a encore été fait sur les ambiances dans les espaces communément appelés non-lieux. Bien que l'expression me gêne un peu et j'y reviendrai dans cette introduction, j'emploie ici l'expression « non-lieu » dans son acception la plus courante, à savoir un lieu dévolu au passage et très largement employée pour désigner les centres commerciaux, les motels ou tout espace multimodal comme les aires d'autoroutes etc.....

2. Problématique et Hypothèses :

2.1 L'aérogare n'est pas un « non-lieu ».

Il y a une expression, j'en avais exprimé le souhait plus haut, sur laquelle j'aimerais revenir. C'est celle de « non-lieu ». Cette expression qui est apparue avec l'ouvrage de Marc Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*⁶. Forte de son succès cette notion est aujourd'hui communément utilisée pour désigner des espaces contemporains récents et des endroits qui ont la réputation d'être fades. Des sortes de no man's land construits, des espaces marginaux pour lesquels on ne peut rien et que l'usager occupe dans la contrainte.

Si je manifeste tout empressement à reconsidérer le terme de non-lieu c'est qu'il y a, sous ce refus à accorder à un lieu le droit d'exister, par la même occasion, remise en cause de notre compétence d'usager et de notre dimension productive et créatrice de lieux. Or nombre de ces soi-disant non-lieux ont leurs usagers réguliers donc matière à exister.

Je refuse donc cette vision à sens unique du lieu qui ne laisse pas voix à l'usager. Car désigner des « non-lieux », c'est leur refuser notre « paternité », c'est ignorer notre engagement citoyen et usager. Ce serait désigner un lieu né sous X et ainsi accepter d'être brimé et bridé dans notre rôle de géniteur et d'acteur-créateur d'un lieu. Il y a donc là, sous-jacent, l'expression d'un désengagement à la faveur du déterminisme et de l'immobilisme.

Exprimer le non-lieu, c'est accepter la frustration de la parole abortive ; c'est tuer toute forme d'initiative dans l'oeuf. C'est pourquoi je conteste cette dénomination en général.

Et si je m'attaque si violemment à ce type de « maladdresses », c'est que l'expression a fait trop de bruit et qu'elle contribue à asseoir l'assertion trop communément admise selon laquelle l'usager ne serait rien d'autre qu'une entité inerte. Or l'usager est citoyen

⁴ THIBAUD Jean-Paul & CHELKOFF Grégoire, *Ambiances sous la ville*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 304 p.

THIBAUD Jean-Paul & CHELKOFF Grégoire, *Entendre les espaces publics*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 246 p.

⁵ REMY, Nicolas, *Maîtrise et prédictibilité de la qualité du projet architectural. Applications aux espaces publics en gare*, Grenoble, Cresson, 2001, 322 p.

⁶ Op.cit

et le citoyen celui « qui appartient à une cité, est habilité à jouir sur son territoire du droit de cité. »⁷ Il n'y a là, il me semble, rien qui ne corresponde à une quelconque forme de passivité à laquelle on se devrait de s'abandonner.

Tandis que je n'arrive pas à adhérer à cette thèse, je m'accorderais plus volontiers à celle, première et plus traditionnelle voire plus étymologique du terme et qui est celle de l'utopie (du grec u-topos) car derrière l'utopie, se cache une idée plus positive, plus optimiste du lieu : celle d'un pays imaginaire idéal. Ce qui rejoint l'aérogare de l'utopie c'est ce que je vise, à travers mon étude, à trouver et à découvrir. Et c'est en partie par l'intermédiaire de l'intervalle que je tenterai de saisir les potentialités du lieu.

2.2 L'aérogare est un lieu d'intervalle.

L'intervalle. Cette notion je la tiens de Gillo Dorflès⁸ à qui je l'ai empruntée. Elle m'a été inspirée par ma propre expérience. Car à l'examen de mes perceptions des lieux, il m'est très vite apparu que l'aérogare est tout particulièrement déterminée par la présence d'un temps d'attente spécifique à ce lieu. Dans aucun autre espace de la mobilité, il ne nous est donné de vivre un tel moment. Un rapide tour d'horizon des opinions à ce sujet m'a confortée dans l'idée qu'il pouvait y avoir là, quelque chose de l'ordre d'une potentialité forte. C'est là que j'ai pris connaissance de l'ouvrage de Gillo Dorflès lequel m'a apporté plus de précisions quant à ce que je décidais d'appeler désormais l'intervalle.

Deux notions m'ont intéressée dans son ouvrage que j'ai par la suite reprises et qui apparaîtront souvent dans mon analyse. Ce sont l'asémie et la chronoesthésie.

La chronoesthésie d'abord. Il la définit comme suit : une « sensibilité au temps qui passe et à la discontinuité de sa fuite. »⁹

Alors que le traitement architectural des espaces multimodaux tend à favoriser l'esthésie, les aéroports quant à eux semblent aller plus loin. Dans un article paru dans la revue technique et architecture consacrée à l'intermodalité, il était fait constat d'une tendance marquée à faire usage de procédés architecturaux qui parlent aux sens. Cette nature esthétique très présente en ces lieux se meut plus particulièrement en chronoesthésie dans les aérogares. Car ce temps d'attente, cette pause, semble favoriser l'irruption d'une chronoesthésie. C'est du moins ma conviction et l'hypothèse qui guidera tout au long l'étude des aérogares à venir et qui suppose qu'au cœur de cette chronoesthésie se cachent toutes les potentialités du lieu.

Gillo Dorflès constate et déplore une perte de l'intervalle dans le domaine des arts qu'il élargit ensuite à la vie quotidienne. « Dès lors, si nous prenons en considération l'ambiance habituelle dans laquelle on vit dans les villes de l'occident capitaliste (comme du reste dans celles de l'orient pseudo-real-socialiste) ou encore dans celles du Tiers Monde latino-américain, nous verrons que partout on assiste à une situation « sans intervalle » dans la vie de chaque homme. Que veux-je dire par là ? Que la journée de l'homme moyen – ouvrier, professionnel, intellectuel, sédentaire – est faite d'une série ininterrompue d'événements – souvent pesants et douloureux, liés à un travail très dur – le tout assaisonné par l'immanquable présence d'émissions télévisées, de musique radiodiffusée, auxquelles n'est prêtée qu'une écoute sans attention. Des journées de travail – ou aussi de repos – qui se déroulent dans une sollicitation sensorielle continue

⁷ Le Petit Robert, Société du nouveau Littré, 1979, 2171 p.

⁸ DORFLES Gillo, *L'intervalle perdu*, Bibliothèque de l'Imaginaire Librairie des Méridiens, 1984, 206 p.

⁹ Op. cit p 14.

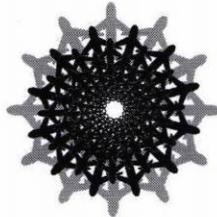
et constante – utile ou inutile, agréable ou désagréable, volontaire ou imposée – mais en tout cas omniprésente et irrécusable. »¹⁰

L'asémie ensuite. Comme la chronoesthésie, c'est une forme d'intervalle. Celle-ci se manifeste dans le non sens ou dans ce que Gillo Dorflès appelle « une aspiration au vide à la reconstruction d'un intervalle » ? Car, et nous en sommes tous témoins, nous vivons dans une société où prédomine, pour citer Baudrillard, « l'hypersignification du moindre signe »¹¹ laquelle dénote une « pataphysique des systèmes ». Or, face à une telle tendance, créer de l'intervalle n'est autre que tuer le signe ou plutôt amoindrir sa signification : cette annihilation n'est autre que l'asémie. Ainsi, « de l'hypersémie on a ainsi passé à l'a-sémie et même à l'a-sémantique. Il ne serait pas illogique qu'une éventuelle a-sémantique suive une période d'excès sémiologique. »

Or peut-être pourrions-nous trouver dans l'aérogare un peu de cette a-sémantique, asémie promise par Gillo Dorflès.

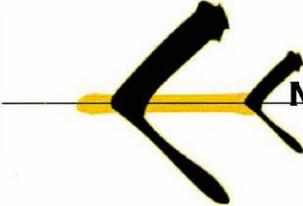
Ainsi, ne perdant jamais de vue notre objectif de trouver l'intervalle et ses manifestations, les questions auxquelles je tâcherai d'apporter des réponses, si ce n'est des ébauches de réponses, sont les suivantes :

- Quelle est la place de l'imaginaire dans la constitution des ambiances aéroportuaires ?
- Comment imaginaire, pratiques et configurations sensibles interagissent-ils ?
- Existe-t-il des formes sensibles caractéristiques à une aérogare ?
- De ces formes de potentialités en terme d'aménagement d'espaces publics peuvent-elles se dégager ?



¹⁰ Op. cit. p 21.

¹¹ BAUDRILLARD, J., *Les stratégies fatales*,



METHODOLOGIE

1 Approche audiovisuelle :

Pour mieux appréhender les lieux de l'aérogare, j'ai procédé à des relevés sonores et visuels.

1.1 La prise de vue : photographies et panoramas déroulés (mise à plat)

Elle se compose de photographies classiques et de panoramas à 360° déroulés, mis à plat.

Les photographies

Les photographies ont été prises avec un appareil photos numérique, sans flash. Il n'a été apporté à ces photographies aucune modification d'aucune sorte à une exception près. Lorsque j'ai étudié les effets visuels des lieux j'ai opéré quelques manipulations (choix du noir et blanc, accentuation des contrastes) après analyse pour en faire ressortir, après coup, quelques caractéristiques.

Les panoramas

Des panoramas à 360° des espaces aéroportuaires et présentés sous forme « animée » que l'on peut visionner avec le logiciel QuickTime (pour plus de détail voir la partie C. Les vues « animées » ont ici été mis à plat. La mise à plat de l'espace circulaire révèle des situations et des rapports entre les objets qui échappent à notre perception ordinaire. De plus, lors de la prise des différentes vues, les passants se déplacent. Ils donnent ainsi l'illusion de se retrouver à plusieurs endroits de l'espace : cela permet quelquefois d'observer les mouvements et les positions des gens dans l'espace. Ainsi des zones peuvent paraître vides tandis que plus loin un conglomérat de gens apparaît.

1.2 La prise de son

Elle a été faite au DAT. Chacun des espaces a fait l'objet de plusieurs prises de son. Celles-ci n'étaient au départ destinées qu'à retranscrire des paysages sonores. Elles ont ensuite été étendues à la prise de quelques objets sonores particuliers.

Arpenter les espaces avec un casque permettant une écoute plus attentive, j'ai ensuite pu relever quelques objets sonores « caractéristiques ».

1.3 Les vues « animées » (vidéo et panorama)

La vidéo.

Une fois sur place il m'a semblé important de pouvoir rendre compte de certaines activités ou de certains effets visuels difficiles à exposer autrement. Tenue par le temps,

j'ai fait usage pour cette partie vidéo, d'un simple appareil photographique numérique ayant une fonction vidéo. Le rendu est de qualité moyenne.

Le panorama.

La technique du panorama consiste à photographier un espace depuis un endroit fixe en tournant sur soi-même. Les séries de photographies ainsi obtenues sont fusionnées les unes aux autres en une couronne de vision au centre de laquelle se place l'observateur. L'espace étant vaste et très peuplé, il est particulièrement difficile de donner à voir l'espace de l'aérogare par une simple photographie. L'architecture du lieu étant englobante, la vision et l'appréhension de l'espace ne peut se faire que sur un plan large que la photographie et son mode traditionnel de cadrage ne pouvait pas apporter. S'adaptant particulièrement bien aux lieux, le panorama à 360° semblait donc convenir à la situation : il était un bon moyen de rendre compte de l'espace aéroportuaire. Un logiciel adapté, QuickTime, permet de visionner l'espace à l'aide de la souris : on peut y opérer un déplacement contrôlé et ainsi balayer l'espace perceptif du lieu.

2 Approche perceptive :

Les méthodes employées ici consistent à donner voix à l'usager et à sa perception de l'espace. J'ai opté pour deux activités perceptives complémentaires. L'une dite « in situ », réside dans le recueil des impressions du lieu directement sur place, dans l'instant. Pour l'autre (dite a posteriori), il s'agit de faire appel à la mémoire et au souvenir des gens interviewés et à évoquer les lieux après coup.

2.1 In situ :

A. L'observation

Il s'agit tout simplement de s'imprégner des lieux, de s'y installer doucement et d'observer. L'observation a tout autant trait à l'espace (son architecture, sa lumière, son paysage sonore) qu'à ses usages (les comportements, les mouvements des usagers...).

Parmi les particularités spatiales et ambiantales relevées et notées : les matériaux (du sol au plafond), l'éclairage (naturel et artificiel), les sons (des effets sonores aux objets sonores) les différents points de vue offerts par l'espace... Pour ce qui est des usagers, toutes sortes de comportements du plus « ordinaire » au plus spécifique, tous y sont passés.

B. Les entretiens semi-directifs

Pourvue d'un questionnaire de base (reproduit en annexe page...) je m'étais donné pour mission d'aborder des usagers de l'aérogare afin d'obtenir quelques impressions du lieu. Pour des raisons de temps et de disponibilité les voyageurs ont été pour une grande majorité interrogés dans les salles d'embarquement du terminal 2F et dans les satellites du terminal 1.

2.2 A posteriori

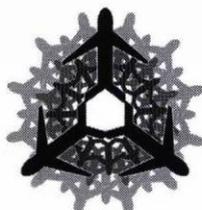
A. Le recueil d'anecdotes

Compte tenu du temps imparti pour le travail de DEA les anecdotes ont été recueillies oralement et enregistrées. Elles ont été ensuite retranscrites dans leur globalité et dans leur style oral originel.

Les aéroports étant des lieux fortement empreints d'imaginaire, le recueil d'anecdotes est à même de nous aider à décrypter l'imaginaire qui sensibilisera notre perception de l'espace, laquelle déterminera nos comportements lesquels exacerberont certaines propriétés de l'environnement construit. L'anecdote permettra de mettre en regard et de faire émerger les actions en présence entre les lieux, leurs représentations imaginaires, les pratiques et les perceptions des usagers : « La technique de l'anecdote renvoie à ce rapport paradoxal entre fiction et réalité : que les informations relatées ne soient pas vérifiables n'empêche nullement que les effets qu'elles induisent sur les pratiques ou les représentations de l'aérogare soient réels et deviennent par conséquent un matériau précieux pour l'analyse de son « imaginaire constituant » »¹². De plus l'anecdote « rend compte d'un regard à la fois intérieur et extérieur, position double qui est nécessaire à la compréhension d'un phénomène sensible. »¹³. L'anecdote nous permettra de dégager aussi quelques grandes figures d'usagers du lieu.

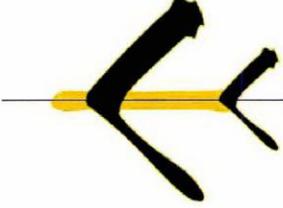
B. Les entretiens semi-directifs

Ils ont, à la demande des personnes interrogées, précédés ou bien suivis le recueil d'anecdote. Les entretiens semi-directifs ont, passé le mode informel du début, souvent été générateurs d'épanchements féconds et fait émerger quelques anecdotes qui, sinon, auraient été oubliées.



¹² AMPHOUX Pascal, *Le petit véhicule à l'épreuve de la ville*,

¹³ Op. cit.



DEPOUILLEMENT ET ANALYSE

2. Première approche de l'aéroport de Roissy CDG

1.1 Le choix du terrain

Mon choix s'est porté sur Roissy. La raison en est qu'il m'apparaissait comme l'aéroport par excellence. Sa taille semblait pouvoir mettre en exergue ce qui fait les caractéristiques inhérentes à un aéroport. C'est donc à Roissy que j'ai imaginé pouvoir trouver l'aéroport dans toute sa dimension.

1.2 Visite des aéroghares : premières impressions.

Ma première approche de l'aéroport fut difficile et semée d'embûches. La complexité de l'entreprise rendait mon approche difficile : il me fût difficile de trouver l'interlocuteur approprié. Néanmoins, une fois arrivée à bon port (si je puis m'exprimer ainsi) je reçus un accueil privilégié. Comme je n'avais pas encore déterminé quels seraient mes terrains d'étude on me proposa de me faire visiter tous les terminaux de Roissy pour m'aider dans mes choix. A l'issue d'une visite effectuée à bonne allure et qui dura environ cinq heures, je fis mon choix. Je dois confesser ici que mon choix s'était tout d'abord porté sur les terminaux 1 et 2E mais les tragiques événements qui s'y déroulèrent au printemps 2004 m'ont fait revoir mes objectifs. Je décidai finalement de me fixer sur les terminaux 1 et 2F (le grand frère du 2E).

Mon choix a été guidé essentiellement par le fait qu'ils représentaient différentes conceptions de l'aéroport. L'aérogare 1, premier terminal construit à Roissy, offrait une configuration spatiale particulière qui m'a tout de suite séduite (je ne l'avais jamais vu qu'en photo et n'y avait jamais mis les pieds auparavant).

1.3 Le choix des terminaux : Le terminal 1 et le terminal 2F.

L'aérogare 1 de Roissy, communément nommé le camembert ou encore le fromage, doit sa particularité à un plan à base circulaire. Au centre du cercle se trouve un patio muni d'une fontaine en son milieu. Les activités et les services gravitent autour de ce centre. On entre par l'unique façade, en périphérie donc. L'accès aux étages se fait par des tapis roulants qui traversent le patio en différents niveaux. Les salles d'embarquement dites satellites, sont disséminées à intervalles réguliers autour du camembert. Elles sont reliées au corps central par de longs tunnels fermés qui passent sous les pistes pour émerger enfin dans les satellites.

L'aérogare 2F quant à elle marque une nouvelle période dans la conception architecturale aéroportuaire. Elle illustre la « solution » linéaire aujourd'hui plus communément utilisée. Ici, l'aérogare est construite comme un « long hangar » (pour paraphraser certains témoignages). L'une des façades ouvre sur les voies d'accès et longe, à l'intérieur, sur le hall d'accueil et l'arrivée sur deux étages différents. L'autre façade quant à elle, donne directement sur les pistes. Les salles d'embarquements viennent se poser, de ce côté, perpendiculairement au corps central : elle sont dénommées péninsules.

2. Approche des terrains par restitution d'une chronologie de découverte des différentes zones-espaces.

Pour bien comprendre le mode de fonctionnement de l'aérogare et pour bien cerner les différents espaces, j'ai choisi de décomposer le lieu comme suit : les accès, le départ, l'arrivée et les espaces optionnels: les commerces. A noter que cette décomposition entend suivre le cheminement d'un voyageur lambda et correspond grosso modo à celle proposée par ADP. Elle est visible sur les plans proposés sur le site de l'aéroport.

2.1 L'accès à l'aéroport

L'accès peut se faire de plusieurs manières : en train, en RER, en bus et en voiture.

En voiture : l'accès se fait via l'autoroute par des voies d'accès au dessin hélicoïdal.

En RER : des gares SNCF accueillent les voyageurs en différentes stations (arrêts) selon que l'on veut se rendre aux terminaux 1, 2 ou 3.

2.2 Le départ

Le terminal 1 : Le départ occupe un niveau du camembert duquel on accède à tous les autres. Les comptoirs d'enregistrement sont répartis en périphérie tandis que, dans la zone centrale, sont regroupés les panneaux d'indication des vols au départ.

Le terminal 2F : le départ longe la partie convexe du corps central. De part et d'autre du corps central, aux deux tiers, les contrôles de police ouvrent sur les salles d'embarquement dites « péninsules ».

La zone se décompose en deux parties : une zone dite « zone publique » et une zone dite « sous douane ».

L'espace d'accueil est accessible à tous. Il comporte les guichets d'enregistrements des bagages, des panneaux d'indication des vols au départ et des commerces dits « de zone publique ».

En zone sous douane, on trouve la salle d'embarquement et les boutiques de luxe, les duty-free aussi dits « commerces sous douane ».

2.3 L'arrivée

Aussi découpée en deux zones, l'arrivée située sur un niveau différent de celui du départ, comporte, en zone publique un espace, destiné à la réception des voyageurs, dit « point de rencontre ». En zone sous douane on trouve une zone de correspondance, un poste douanier et la salle de livraison des bagages.

2.4 Les espaces optionnels, facultatifs : les commerces

Mentionnés précédemment dans les catégories départ et arrivée et contrairement aux autres lieux de l'aérogare, les commerces sont des espaces qui ne sont pas forcément fréquentés. Il en existe deux sortes (nous l'avons vu plus haut) :

- en libre accès, fréquentés autant par les voyageurs que par leurs accompagnateurs, il y a les commerces en zone publique,
- réservés aux passagers en partance, communément appelés duty-free, il y a les commerces sous douane.

3. Dépouillement des données audiovisuelles et perceptives : les fiches descriptives des différentes zones spatiales et chronologiques.
 - 3.1 L'accès à l'aéroport : voiture et RER
 - 3.2 Le départ
 - A. Le hall et l'enregistrement
 - B. L'embarquement
 - 3.3 L'arrivée
 - A. Livraison de bagages
 - B. Point rencontre
 - 3.4 Les espaces optionnels, facultatifs : les commerces



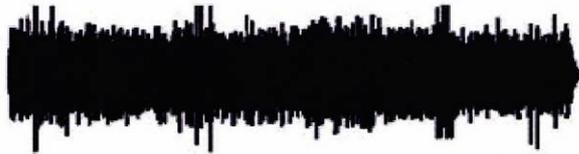
Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires Employés de ADP	
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		en voiture : . conduire, regarder dehors pour le passager, se laisser porter par les volutes du tracé routier. . attitudes : à l'affût (de la direction, d'une place de parking) ; tendues...	depuis le RER /TGV : Trouver le bus qui achemine au terminal ; chercher, piétiner... ; attitudes tendues, stressées ; mouvements variant de incertains à impulsifs dans la navette ADP : Le nez collé aux vitres, l'oreille tendue vers les messages sonores qui annoncent les dessertes.
Modes d'attention (niveau d'« écoute »)		en voiture : Concentré	depuis le RER /TGV : Concentré
Descriptif spatial	Sonore	en voiture : . dans le parking : un fond musical (muzac). . à l'extérieur : drône du trafic routier environnant associé à celui des avions au décollage.	depuis le RER /TGV : Un fond radiophonique, les bruits des trains... via la navette : Bruit du moteur et annonces sonores typique ADP.
	Visuel	en voiture : . dans le parking : sombre, lumière artificielle uniquement (néon) . à l'extérieur : lumière naturelle, découpage de la vue par la structure en contre-jour.	depuis le RER /TGV : Eclairage naturel et artificiel pour moitié.
	Les	en voiture : . dans le parking : béton, asphalte	depuis le RER /TGV : Structure en béton ; des dessins de structure qui

Généralités :

« En fait, quand tu es à un endroit tu t'aperçois de toute l'épaisseur de l'espace. Cette épaisseur, tu la découvres en la parcourant. (...) Tu arrives, tu viens d'un trou noir ou d'une autoroute, tu es dessus, ça défile, ça défile et à un moment donné tu te retrouves pris au cœur d'un système. Tu accompagnes le mouvement. Tu as cette notion d'accompagnement, tu n'as pas ce rapport frontal aux choses... »

Il tourne vite, inlassablement sur les courbes hélicoïdales qui entourent les satellites de l'aéroport. Difficile de s'orienter. (...) C'est une juxtaposition de morcellements horizontaux et verticaux, impossible à appréhender d'un regard : entre les talus artificiels où circulent, dessus, dessous, les voies de raccordement opérant parfois de longs virages à bien plus de 180°, presque circulaires (...) et les pistes qui vous passent sur la tête, la voie de chemin de fer, les autoroutes que l'on coupe et recoupe, les ponts et les tunnels, et tous les véhicules qui filent, se mélangent et se séparent, (...) Et vite. En voiture. Quitte à s'y perdre et à tourner, tourner, tourner.

Types d'usagers		Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires ; Employés de ADP	
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		en voiture : . conduire, regarder dehors pour le passager, se laisser porter par les volutes du tracé routier. . attitudes : à l'affût (de la direction, d'une place de parking) ; tendues...	depuis le RER /TGV : Trouver le bus qui achemine au terminal ; chercher, piétiner... ; attitudes tendues, stressées ; mouvements variant de incertains à impulsifs Dans la galerie vers le terminal 2F : Marcher sur les tapis roulants, attitudes pressées, mouvements rapides et décidés.
Modes d'attention (niveau d'« écoute »)		en voiture : Concentré	depuis le RER /TGV : Concentré
Descriptif spatial	Sonore	en voiture : . dans le parking : un fond musical (muzac). . à l'extérieur : drône du trafic routier environnant associé à celui des avions au décollage. Une émergence: le piaillage des oiseaux sous le auvent.	depuis le RER /TGV : ?? Un fond radiophonique, les bruits des trains... dans la galerie vers le terminal 2F : brouhaha, drône mécanique. Aucune émergence sonore.
	Visuel	en voiture : . dans le parking : ?? sombre, lumière artificielle uniquement (néon) . à l'extérieur : lumière naturelle ; vue sur la route et le terminal d'en face (terminal 2E) et sur la façade du bâtiment.	depuis le RER /TGV : . Eclairage naturel. dans la galerie vers le terminal 2F : . point de vue des deux côtés le long du trajet : 1) l'enchevêtrement des voies ; 2) le tarmac, les avions. . éclairage naturel.
	Les	en voiture : . dans le parking : ?? béton, asphalte	depuis le RER /TGV : Structure en béton et couverture en verre qui



Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires Hôtesses de l'air, pilotes et Stewart
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Passer, chercher, déambuler agitation en périphérie du bâtiment : à l'enregistrement. Au centre, sur le même niveau on observe les panneaux de départ et on s'achemine vers le niveau transfert par les tapis roulants qui traversent le patio.
Mode d'attention (niveau d'« écoute »)		centré ; attentif
Descriptif spatial	Sonore	Lieu réverbérant Bruyant et uniforme : très peu d'événements sonores mis à part les annonces.
	Visuel	Sombre Eclairage naturel et artificiel
	Les matériaux	Béton Verre en façade côté patio fontaine En périphérie béton et vitrage en hauteur (niveau transfert) et sas-portes automatiques en verre.
Expressions, Représentations dominantes		. c'est mouvementé . la structure en rond, c'est pratique car même quand on ne connaît pas on retombe sur ses pas. L'orientation est plus simple . c'est bruyant mais ça ne dérange pas.
Remarques		

Généralités :

C'est vachement uniforme. Tu as une série de guichets (...) Je vois ça comme un passage, (...) où justement tu n'as rien pour t'attarder à cet endroit là, c'est très pratique.

C'est vachement aéré comme espace...

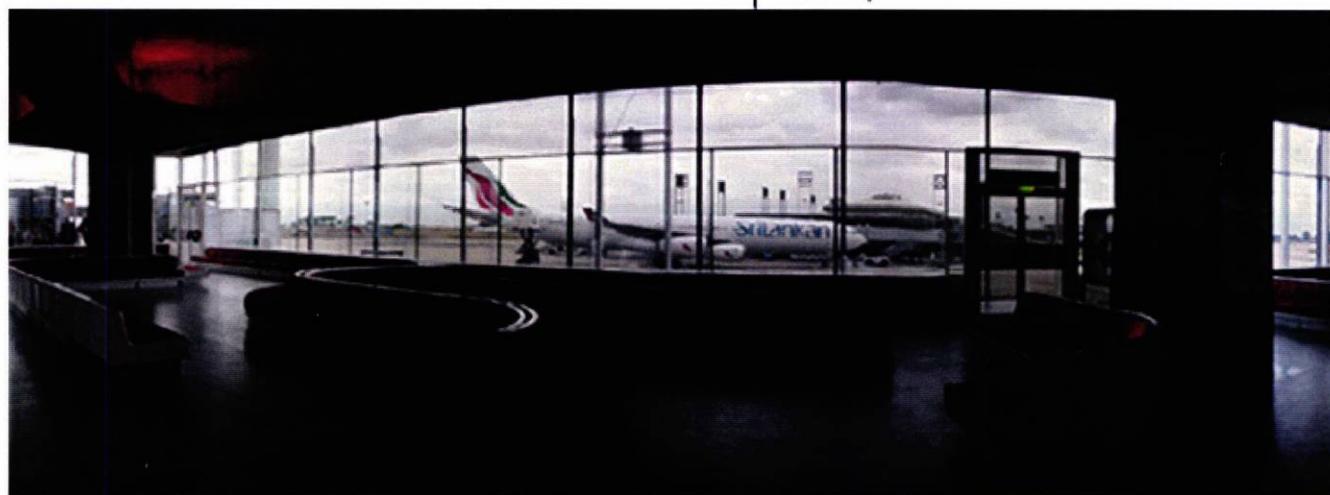
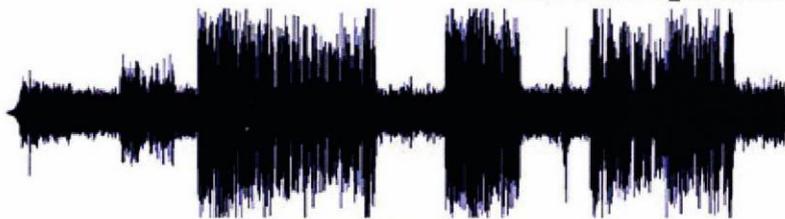
Tu es dans quelque chose de grand, de vaste où tu as plein d'infos partout, des panneaux partout, des bonnes femmes partout, ça grouille...

Les gens sont presque toujours pressés je trouve. J'ai l'impression qu'ils sont toujours bressés, au départ en tout cas, pas après quand il y a les temps d'attente c'est différent mais au départ à l'arrivée on sent que c'est quelque chose qui bouge.

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers, voyageurs, accompagnateurs Hommes d'affaires Hôtesses de l'air, pilotes et stewarts
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Passer, chercher, déambuler Garder les bagages pendant qu'une autre personne du groupe s'active, voire se vautrer sur les bagages.
Mode d'attention (niveau d'« écoute »)		centré
Descriptif spatial	Sonore	Lieu réverbérant Bruyant et uniforme : très peu d'événements sonores mis à part les annonces sonores et le défilement des caractères sur le panneau « horaires d'arrivées ».
	Visuel	Clair, Eclairage naturel direct Eclairage artificiel au plafond qui révèle/accentue la structure.
	Les matériaux	Coque de béton Verre en façade Marbre au sol
Expressions, Représentations dominantes		. c'est mouvementé . ça me paraît plus clair, plus aéré que dans un hall de gare. Les matériaux, la lumière aussi qui est claire. C'est assez clair, c'est bien parce que tu as des vitres partout...
Remarques		Anecdotes : des ballons gonflés à l'hélium sont abandonnés au contrôle de police par des gamins

Embarquement 1

LE DEPART



Embarquement 2F

LE DEPART

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers en grande majorité, Hommes d'affaires ; (Employés de ADP)	
Modes d'action : pratiques, attitudes, activités...		Etre assis, lire, regarder dehors, observer, être debout	
Modes d'attention (niveau d' « écoute »)		Flottant...	
Descriptif spatial	Sonore	Bas de plafond, l'espace est peu réverbérant. Environnement agréable sauf en cas de très grande affluence.	
	Visuel	Lumière naturelle. Une lumière artificielle éclaire la structure de style « gothique » en béton floqué.	
	Les matériaux	. Structure, poteaux en béton brut. Béton floqué en plafond. . sol : carrelage blanc (en petits cercle)	. Toiture : béton . Hauteur sous plafond : petite (normale) . Mur : verre et soubassement en béton
Expressions, Représentations dominantes		. L'aérogare (béton) vieillit mal : « c'est kitsch ». La lumière : « ici c'est agressif » (plus sympa en bas) ; « ça fait hôpital ».	. C'est gris, confiné. . Le terminal 1 est architectural: on sent plus l'architecte
Remarques		. L'espace offre moins de possibilités que dans le terminal 2F : on ne peut pas ou ne veut pas rester debout, on ne peut pas s'allonger par terre (carrelage	. une jeune femme s'est installée sur le dossier du fauteuil de son compagnon pour lui faire des massages sur les épaules.

Généralités :

Tout est vachement feutré... c'est un pré avion où tout est atténué, c'est doux, doux. C'est comme se retrouver dans le ventre de sa mère... à l'envers... et puis cette espèce le cordon ombilical que tu traverses pour embarquer...
J'aime bien ça parce que tu n'as rien d'autre à faire que ça, attendre.
Il y a plein de jeux de regard, de savoir d'où tu viens...
Quand tu pars, c'est tellement excitant que d'attendre ça ne pèse pas, pas du tout. C'est d'ailleurs dans la salle d'embarquement que je commence à me détendre. Les bagages sont partis, j'ai trouvé la bonne salle d'embarquement et là il y a des revues, je regarde les gens, (...) et puis observer les gens, c'est surtout là que ça commence.

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers en grande majorité, Hommes d'affaires ; (Employés de ADP)	
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		.Pratiques courantes : être assis, lire, observer, être assoupi, debout (adossé aux rambardes-climatisations), regarder les activités du tarmac... .Pratiques moins courantes : faire sa prière, se délimiter un espace au sol avec des sacs, dormir allongé par terre, jouer de la guitare/écouter de la musique...	
Mode d'attention (niveau d' « écoute »)		Flottante...	
Descriptif spatial	Sonore	. Son uniforme et bruyant : brouhaha. . Effet de métaphore	Quelques émergences sonores : un bébé qui pleure ; des annonces sonores, les téléphones des guichets comptoirs.
	Visuel	. des petites lumières artificielles garnissent la colonne vertébrale en acier. . le vitrage offre la lumière naturelle nécessaire à l'éclairage des lieux	. la couverture en verre du bâtiment laisse se refléter à sa surface les activités du tarmac sur sa surface.
	Les matériaux	. coque de verre et d'acier . Au sol : moquette . Façade et Toiture : verre et pare-soleil . hauteur sous plafond : grande (hall)	. Assise : sièges en skaï / cuir ; accoudoirs en acier . Guichets, comptoirs des compagnies : acier gris avec rivets
Expressions,		. Son : « Bruyant pour pas grand-chose », ce n'est pas endroit pour faire quoi que ce soit ; « on	. Lumière : « c'est clair et aéré » . C'est bruyant mais c'est normal pour un aéroport.

Livraison bagages 1 L'ARRIVEE



Livraison bagages 2F L'ARRIVEE

ARRIVEE Livraison bagages 1

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers, Hommes d'affaires.	
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Attendre, scruter, repérer ses bagages, Debout près du tapis, assis sur les côtés, attitude de lente émergence	
Mode d'attention (niveau d'« écoute »)		Vaseux, flottant et rassemblé...	
Descriptif spatial	Sonore	Assez calme. Objets sonores : le roulement des tapis et le grincement régulier des tapis abîmés, les « crachoirs » à bagages (bouches d'acheminement des bagages),	
	Visuel	Sombre Eclairage artificiel (néons)	
	Les matériaux	Structure en béton Sol : Gaines électriques apparentes (l'araignée)	Vitrage côté patio fontaine (situé au centre du camembert) Hauteur de plafond : normale (basse)
Expressions, Représentations dominantes			
Remarques		A de rares exceptions près, les gens sont plutôt dans une sorte de coton. * une colonie de vacances attend. Les jeunes adolescents sont engourdis, néanmoins, de régulières	

Généralités :

Tu es lâché dans la nature et tout d'un coup on s'occupe de toi. Par contre à l'arrivée c'est un peu lébousolant.

Je vois des couloirs. Il n'y avait pas d'ouvertures, quasiment pas. Voilà le souvenir que j'en ai : je te dis, de passer d'un escalator à un tunnel... ça faisait un peu labyrinthique. Des passages...

J'arrivais et mon seul souci c'était de vite choper un car... l'idée c'était que je sorte vite pour aller dans la ville et me trouver un endroit où dormir.

Quand tu arrives, tu prends ta valise et tu t'en vas. Alors que quand tu pars, tu as un certain temps...

Je crois que quand tu arrives il faut que tu agisses. Tu n'as pas le vol à faire. Le vol c'est un moment de répit où tu vas pouvoir te poser (...) Tandis que ça y'est tu as réfléchi, tu es arrivée, il faut que tu agisses et donc tu pars et tu ne fais pas gaffe.

quand tu rentres, c'est assez bien indiqué mais quand tu sors tu ne sais jamais où récupérer tes bagages, jamais dans quel hall tu es, où tu dois prendre ton bus, pour sortir de l'aéroport ou aller dans le métro... t'es guidé de l'extérieur, mais pas de l'intérieur.

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Vacanciers, Hommes d'affaires.	
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Attendre, scruter, repérer (le bon tapis roulant, ses bagages...) Debout près du tapis, assis sur le pourtour, Attitudes comateuses.	
Mode d'attention (niveau d'« écoute »)		Vaseux, flottant	
Descriptif spatial	Sonore	Assez calme. Objets sonores : le roulement des tapis et le grincement régulier des tapis abîmés. Les semelles en plastique et les talons sur le marbre..., des enfants qui pleurent	
	Visuel	Eclairage artificiel La vitre de séparation entre passagers et personnes qui les attendent. Des néons dessinent l'allée centrale	
	Les matériaux	Structure en béton Sol : marbre Eclairage artificiel	Mur côté arrivée (canyon) : vitré Mur symétrique : béton et bac acier. Hauteur de plafond : grande
Expressions, Représentations dominantes		. C'est très sobre. Y'a rien qui dépasse. . c'est clinique. . c'est clean	
Remarques			

ARRIVEE Livraison bagages 2F

Point rencontre 1

L'ARRIVEE



Point rencontre 2F

L'ARRIVEE

Types d'usagers		Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires ; Hôtesse de l'air, pilotes et Stewart
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Attendre devant la sortie et sous le panneau « arrivées », chercher, scruter l'espace de l'autre côté de la vitre, sur la pointe des pieds se tortre dans tous les sens, faire signe, passer, traverser
Mode d'attention (niveau d' « écoute »)		Attentif, concentrée
Descriptif spatial	Sonore	Réverbérant Objet sonore caractéristique : le défilement des lettres sur le panneau d'affichage
	Visuel	Lumineux : éclairage naturel ; des néons cassent la perspective fuyante de l'espace-conduit et viennent souligner l'espace de livraison bagages ou soulignent à grands traits les passerelles d'entrée. Grandes baies vitrées en hauteur : elles donnent sur l'extérieur (routes et parking taxis) le mobilier, la structure, les lumières et les gens se mélangent sur un même plan en reflet sur le sol en marbre
	Les matériaux	au sol : marbre structure, piliers poteaux de béton acier pour les piliers de ventilation
Expressions, Représentations		. c'est marrant, t'as toujours des gens qui attendent avec une pancarte. . quand tu sors t'as tous les regards qui se posent sur toi. ... ils sont tous collés devant les portes

Généralités :

Ce qui m'avait marqué, c'est que c'était des gens que je ne connaissais pas et qu'on avait vus à travers la vitre. C'était assez drôle de voir les mimiques, enfin cette espèce de communication qu'il y avait avec cette séparation du vitrage...

Types d'usagers		Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires ; Hôtesse de l'air, pilotes et Stewart
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Attendre devant la sortie, être assis sur des sièges, sur son chariot, chercher sur les télés, téléphoner, être installé à une table haute...
Mode d'attention (niveau d' « écoute »)		Centré, attentif, immobile
Descriptif spatial	Sonore	
	Visuel	Eclairage artificiel ; plutôt sombre Peu d'échappées visuelles
	Les matériaux	au sol : marbre structure, piliers poteaux de béton acier pour les piliers de ventilation
Expressions, Représentations dominantes		. quand je suis sortie j'étais déboussolée. Il y avait tous ces gens en rang d'oignon qui attendaient et bouchaient la vue. C'était sombre. Je ne savais pas où aller. Je me suis arrêtée, comme si je m'étais retrouvée sous des projecteurs. Pareil mais sans la lumière. C'était bizarre. Je me suis ressaisie et j'ai choisi de partir vers la droite, j'ai marché un peu sans savoir où j'allais mais je ne voulais pas m'arrêter au milieu des gens, montrer mon désarroi. Il fallait agir d'abord, réfléchir ensuite, pour pas encombrer le passage et pas avoir l'air trop bête, trop perdue...

Commerces zone publique 1



Commerces sous douane 2F

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Commerces zone publique : Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires Employés de ADP	Commerces sous douane : Vacanciers, Hommes d'affaires...
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Commerces zone publique : Flâner, regarder, passer, gagner l'espace de restauration, manger, discuter	Commerces sous douane : Flâner, regarder, acheter.
Modes d'attention (niveau d'« écoute »)		Commerces zone publique : Centré et varié	Commerces sous douane : Centré
Descriptif spatial	Sonore	Commerces zone publique : La restauration : bruyant, caractéristique des restaurants type brasserie (bruits de vaisselles, de gens qui parlent). Emergences : les annonces sonores.	Commerces sous douane : Assez silencieux (peu animés)
	Visuel	Commerces zone publique : Éclairage artificiel, uniforme, tamisé. Lieux colorés. La restauration : deux couleurs dominant (blanc et rouge) ; le sol : même revêtement que les murs.	Commerces sous douane : . éclairage artificiel : des spots . les boutiques sont de style chatoyant. (coloré et imagé) qui contraste avec le reste du bâtiment.
	Les matériaux	Commerces zone publique : . Sol : parquet . bas de plafond	Commerces sous douane : . Sol : parquet . bas de plafond
Expressions, Représentations dominantes		Commerces zone publique :	

Types d'usagers (hommes d'affaires, vacanciers...)		Commerces zone publique : Vacanciers, Accompagnateurs Hommes d'affaires Employés de ADP	Commerces sous douane : Vacanciers, Hommes d'affaires...
Modes d'action : pratiques, attitudes, mouvements, activités		Commerces zone publique : Boutiques : Flâner, regarder, passer. Espace restauration : manger, discuter, fumer	Commerces sous douane : Flâner, regarder, acheter. Espace restauration : fumer, boire, grignoter, téléphoner (plus rare)
Modes d'attention (niveau d'« écoute »)		Commerces zone publique : Eparpillé et centré	Commerces sous douane : Centré et léger
Descriptif spatial	Sonore	Commerces zone publique : La restauration : bruyant, caractéristique des restaurants type brasserie (bruits de vaisselles, de gens qui parlent).	Commerces sous douane : Peu réverbérant Emergence sonore : le bip des caisses, les annonces sonores (ici intelligibles)
	Visuel	Commerces zone publique : Éclairage artificiel, uniforme et « teinté ». Lieux colorés. La restauration : éclairage uniforme style mac do.	Commerces sous douane : . éclairage artificiel : des spots . les boutiques sont de style chatoyant. (coloré et imagé) qui contraste avec le reste du bâtiment.
	Les matériaux	Commerces zone publique : . Sol : vitrifié couleur parquet . bas de plafond	Commerces sous douane : . Sol : parquet . bas de plafond
Expressions, Représentations dominantes			

4. De l'impact de l'état d'esprit dans la perception des lieux : l'imaginaire qualifiant du voyageur.

De l'analyse des entretiens semi directifs et du recueil d'anecdotes, il m'a été permis de dégager quelques grandes figures d'usagers et leurs manières d'occuper l'espace et le temps des lieux. Bien entendu, la liste n'est pas exhaustive et peut être complétée.

J'aimerais signaler à propos de ces figures d'usagers qu'elles correspondent à des attitudes, à des traits caractéristiques dominants, mais ne sont en aucun cas exclusives. On s'en doute, un seul usager peut, en effet, incarner simultanément plusieurs de ces visages et suivant les circonstances revêtir le costume de l'une ou de l'autre de ces figures. Chose remarquable, cette aptitude se décline sous différentes formes temporelles, sur différents moments, bref, sur différents plans, à savoir : sur un même temps d'attente, un même moment d'abord ; sur des temps d'attente différents marqués par des voyages différents, de nature différentes ensuite et enfin sur un temps dont la mesure n'est plus le voyage mais une vie entière.

Ainsi, ces différents moments sont liés à des formes de pensées différentes.

Sur un même temps d'attente, le voyageur peut porter successivement tous les masques et se laisser aller, par exemple, à l'observation et goûter aux joies d'un temps suspendu, observer activement ses congénères pour ensuite glisser vers un état d'esprit tout autre qui le décidera à revenir à un temps plus conventionnel plus propice à l'action.

Sur des temps d'attente différents marqués par des voyages différents, la nature du voyage, la prédisposition du voyageur, ses envies, ses contraintes etc. sont autant de variables qui peuvent aussi déterminer son mode d'action en ces lieux. Suivant que son voyage sera de nature professionnelle, habituelle, exceptionnelle ou exotique... l'usager de l'aéroport adaptera en conséquence ses attitudes et adoptera des comportements différents.

Sur des temps plus longs, dont la mesure (évaluée par décennies ou par fréquences de voyage) n'est plus le voyage mais une vie entière, la routine, l'accoutumance peuvent, par exemple, tarir l'enthousiasme et l'horizon d'attente du voyageur qui passera de l'état de contemplatif dans ses jeunes années à celui d' impatient voire de fataliste dans sa maturité.

A ce sujet, on peut souligner que c'est une rencontre que j'ai faite dans le terminal 2F qui m'a permis d'en prendre conscience. Cet homme qui a accueilli mes questions avec un rare attendrissement et une rare gentillesse m'a confié avoir réduit la fréquence de ses voyages du fait du temps d'attente qui lui apparaissait toujours plus lassant. Sur quoi il m'a lu un extrait d'un article qu'il venait de lire dans Le Monde. L'article traitait de la disparition de Lothar Baier et exposait son désir à une époque de s'expatrier et des conclusions qu'il a tirées de cette expatriation une fois accomplie :

« Aucun spectacle de la nature ne pouvait désormais me tromper et me faire croire à l'existence d'un monde qui recèlerait des cachettes inaccessibles. »¹⁴.

Ainsi, avec les motivations à voyager, viennent notre prédisposition à composer avec l'aube du voyage, avec le temps du trajet et ceci, qu'elles soient aussi bien dues à un type d'activités particulier (et on est dans le cas précédent) qu'à l'âge et ce qu'il nous donne comme priorités, comme attentes à l'égard de la vie.

¹⁴ Le Monde, samedi 17 juillet 2004, p. 13.

4.1 Figures d'usagers et modes d'action.

A. L'observateur, le contemplateur/s'absorber dans l'observation attentive.

Son terrain de prédilection c'est la salle d'embarquement. La configuration de l'espace du hall et de l'enregistrement, sa disposition d'esprit et celle des autres usagers du lieu ne lui permettent pas d'exercer pleinement son activité en cet endroit. Il s'y est bien essayé mais rien n'y fait, sa satisfaction n'est pas entière.

« On n'a pas tout de suite pu enregistrer les bagages, ce qui fait qu'on a traîné dans l'aéroport... Et puis on a observé les gens, pris un pot, mais là c'est moins drôle, c'est plutôt une fois qu'on est engagé dans la salle d'embarquement, c'est là que c'est marrant d'observer les gens, je trouve ; plus qu'au début quand tout le monde circule pour aller enregistrer les bagages. »¹⁵

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'observateur n'a pas forcément besoin d'être seul pour exercer pleinement son activité d'observation. Qu'il soit accompagné ou pas, peu lui importe, il restera tout de même attentif à ce qui l'entoure. D'ailleurs sa compagne ou son compagnon de voyage, s'il n'est pas lui-même observateur, comme c'est souvent le cas, le deviendra bien vite à son contact: l'action d'observer est, en ces lieux, très communicative. Et si l'observateur est si facilement perturbé cela tient vraisemblablement au fait qu'il se laisse porter par les événements et l'environnement.

Le regard que l'observateur porte sur ce qui l'entoure est neutre et tolérant. Car l'observateur s'apprête pour son voyage. Il revêt l'étoffe dont sont faits les grands voyages: un abandon de soi et de ses préjugés. Il ouvre progressivement les vannes de la compassion nécessaires à l'imprégnation et à l'assimilation des nouveautés dont sera constitué son voyage, du moins l'espère-t-il. Sa capacité à regarder sans juger et à laisser s'épanouir sa sensibilité esthétique, sociale... lui confère une grande tolérance. Et les gens qu'il observe le savent bien. Nulle gêne environnante. Observateurs et observés cohabitent en bonne entente. Et surtout ils alternent: car chacun peut, tout autant, être alternativement l'observateur et l'observé.

L'observateur en général repère les endroits propices à une bonne observation. Les meilleurs postes d'observation sont ceux qui offrent une limite visuelle : il faut pouvoir s'y ménager un cadre d'observation, cadre qui délimitera la scène où se dérouleront les moments de vie à observer dans l'aérogare.

Parmi les endroits du terminal 2F favorables à l'observation on peut dégager :

- dans un premier temps, les places assises de la salle d'embarquement. La position assise abaisse la ligne d'horizon. Elle réduit le champ d'observation car les yeux se posent sur des obstacles qui n'existaient pas en position debout. Le regard ne se perd plus dans la profondeur de l'espace. Il peut se poser et s'attarder sur ce qui lui est proche. La position assise apporte en outre l'avantage que le corps ne peut pas tourner sur lui-même, le champ de vision est donc limité à 90°: tout participe, donc, à favoriser le type d'attention nécessaire à l'observation.

- dans un second temps, l'espace destiné aux commerces sous douane. D'un point de vue spatial, les bars et la zone fumeurs situés en contrebas de la salle d'embarquement dans la partie boutiques sont déjà des endroits « clos » dans la mesure où des cloisons délimitent l'espace ce qui est chose inexistante dans la salle d'embarquement. Le champ

¹⁵ Cf. les témoignages en annexe

de vision est par la physionomie de l'espace déjà réduit. La « promiscuité » permet un autre type d'observation notamment auditive. La réverbération présente dans la salle d'embarquement est ici atténuée. L'audibilité entre en scène. Et puis signalons que ces espaces (bars et zone fumeurs) sont situés au carrefour à l'entrée des boutiques : les croisements y sont nombreux. Voilà un emplacement parfait pour l'observateur qui, s'il est fumeur a, ici, des chances de trouver son bonheur...

Sous-figure de l'observateur, le contemplatif se reconnaît à son air détaché. Le contemplatif a souvent été un observateur avant de devenir contemplatif. L'observateur peut ainsi tomber dans la contemplation. Son attention ne se porte plus alors sur autrui mais sur le paysage extérieur, le tarmac, l'horizon voire lui-même. L'observateur peut considérer l'agitation du tarmac par exemple avec intérêt, curiosité et circonspection pour, l'instant d'après, le regarder avec détachement. Le regard dans le vide, le contemplateur qu'il est devenu, devine l'activité du monde environnant mais ne l'entend ni ne le voit. Pour utiliser une expression populaire : il est dans ses pensées ; il regarde sans voir, il entend sans écouter... On dit « dans ses pensées » comme on dirait « dans la lune » et c'est d'ailleurs bien plutôt là-bas qu'il est. On sait bien que des pensées il n'en a, pour un temps, plus vraiment. Si on le lui demandait, il ne saurait pas dire lui-même où il est. Mais une chose est certaine, le contemplatif n'est plus ici mais déjà bien ailleurs.

B. La « ludo-tacticienne »/élaborer des stratégies d'occupation du temps et de l'espace.

Figure exacerbée de ce que nous sommes un peu tous d'ordinaire dans une aéro-gare mais à dose homéopathique, la ludo-tacticienne fait de l'espace aéroportuaire un immense plateau de jeu. Elle élabore toutes sortes de stratégies d'occupation du temps et de l'espace. D'ailleurs ne disons-nous pas « passe-temps » en parlant des jeux ? Contrairement à l'observateur qui est calme et circonspect, la ludo-tacticienne a besoin d'action et de mouvement. Elle arpente l'espace dans tous les sens et visite jusqu'au plus infime de ses recoins, même quand ça lui est interdit.

Pour que la ludo-tacticienne qui est en elle s'épanouisse, il faut en général un/une camarade avec qui définir les règles du jeu. L'idée est d'épuiser les potentialités du lieu. Elle s'invente toutes sortes de jeux, depuis celui qui consiste à deviner d'où proviennent les gens qui viennent de débarquer à celui du catalogage des différents types de lieu présents dans l'aéroport (« tu tentes plein de stratégies pour passer le temps. Donc je sais que par ex. à Paris, on avait remarqué avec ma sœur qu'il y avait un coiffeur, une esthéticienne... »¹⁶) en passant par celui qui consiste à trouver le meilleur endroit pour s'allonger et dormir... Elle aime corser les règles du jeu :

A propos de son activité dans le hall d'accueil, elle dit :

« Ça c'est rigolo parce que nous, quand on partait en voyage avec ma sœur, on essayait de regarder qui allait partir dans le même avion que nous ou pas, qui est-ce qui allait partir dans quel pays. Donc on regardait les gens ... donc là forcément ça réduit les chances ! »

Si elle s'est mise à élaborer tous ces plans d'occupation du temps et de l'espace, c'est peut être parce que la ludo-tacticienne voyage souvent par charters à des heures improbables avec souvent au moins deux escales si ce n'est trois.

Ainsi donc, pour qu'elle puisse agir au mieux, la ludo-tacticienne doit avoir du temps mais aussi une certaine dose d'insouciance.

¹⁶ Cf. les témoignages en annexe

C. La paranoïaque du contrôle/éprouver du stress à chaque contrôle.

Là aussi nous avons affaire à un caractère exacerbé d'une figure somme toute commune. En effet qui n'a pas un jour ressenti de l'angoisse au passage des portillons métalliques? Être pris en faute ! Mais de quoi, nous ne le savons pas toujours. Néanmoins la paranoïaque, elle, est plus sensible que l'utilisateur commun à cette étape, il lui semble qu'on la juge et elle se sent meurtrie dans son amour propre. Elle semble considérer l'espace de l'aérogare comme celui de l'anonymat : aussi toute entrave à son droit d'être anonyme lui est insupportable. Mais, et c'est là toute la contradiction, si elle supporte mal ce qu'elle prend comme des brimades, cela lui permet quand même de se démarquer de l'utilisateur lambda.

D. L'impatient : éprouver une immense perte de temps.

Figure sous laquelle se regroupe tous les habitués de l'aéroport : voyageur assidu, voyageur émigrant qui fait régulièrement la navette entre son pays de résidence et son pays de cœur ou hommes d'affaires, l'impatient recouvre tous ces types d'utilisateurs. L'impatient est donc là malgré lui. Pour lui, le temps passé dans l'aéroport n'est qu'une perte de temps, du temps qu'il ne pourra pas consacrer à sa famille, à ses amis, à ses loisirs...

L'impatient ne voyage donc pas dans la même optique que les vacanciers qui eux partent pour découvrir un nouveau pays, une nouvelle culture... L'homme d'affaires, par exemple, a à peu près les mêmes activités à Tokyo qu'à Paris. Il n'a pas le temps de faire du tourisme et de s'imprégner des us et coutumes du lieu dans lequel il se rend. Travail oblige !

Ainsi donc, pour l'homme d'affaires, le voyage constitue une contrainte. S'il est ici, ce n'est pas par choix.

L'impatient est une personne qu'on ne remarque pas particulièrement. S'il ne se terre pas dans les salons, il se fond à l'ensemble des utilisateurs. Son activité principale est la lecture de journaux (Le Monde, Libération, Les Echos...). Il fait néanmoins preuve d'une certaine assurance en ce lieu.

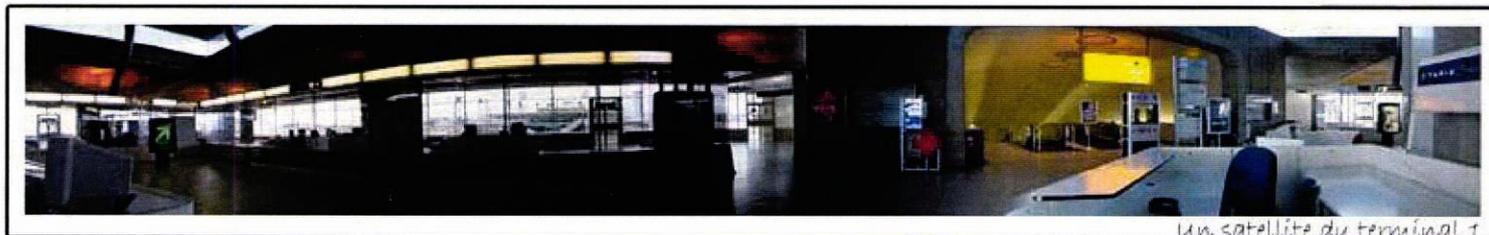
L'impatient n'a pas à découvrir les lieux : il les connaît bien.

S'il a joué, au début, à les arpenter, s'il s'est amusé à observer les gens, l'impatient n'a aujourd'hui plus rien à attendre du lieu. Il porte même, sur les espaces, un regard particulièrement dur et critique. Souvent il hait l'aéroport, au mieux il lui est indifférent. Malgré tout il reste stoïque et ce en toutes circonstances. Il fait souvent partie des derniers à embarquer : il n'est pas pressé comme le voyageur occasionnel et sait bien que ça ne changera pas grand-chose.

E. L'ostentateur/faire sentir qu'on est ailleurs.

Contrairement au démonstratif, l'ostentateur est remarquable. Armé de son matériel informatique ou tout du moins d'un portable dernier cri avec oreillette, il arbore fièrement son costume d'homme d'affaires. Car l'ostentateur est en plein travail et il veut que ça se voie. S'il ne se donne pas toujours le droit de parler fort, l'ostentateur n'en marque pas moins très fortement de sa présence tout l'espace de l'aérogare. Son aplomb organise un halo spatial qui se meut avec lui. Il arbore une allure fière et ses mouvements amples et assurés lui donnent une aura toute particulière. Car l'ostentateur n'est pas là ; il est dans son monde, celui du travail. Et s'il détonne autant dans le paysage aéroportuaire c'est qu'il semble ne pas avoir besoin de déplacement pour être là

où il doit être, puisqu'il y est déjà. Il est ailleurs, parle a des gens invisibles, mais sa présence physique très marquée par son comportement démonstratif lui confère une



un satellite du terminal 1

certaine incongruité. Un voyageur qui n'a pas à voyager pour être ailleurs, voilà bien le comble pour un usager de l'aéroport !

4.2 Figures de pensées du lieu.

A. Une mécanique bien huilée...ou presque.

Apparemment, l'aéroport est un lieu qu'on voudrait parfait. C'est une mécanique bien huilée et on ne lui autorise aucun défaut. L'imperfection ne doit pas faire partie de ses caractéristiques, on ne lui tolère aucune défaillance, on lui tient rigueur du moindre problème.

Tout est censé y être bien réglé et le moindre grain de sable dans ses rouages encourt nos jugements les plus durs.

Avant d'être un lieu, l'aéroport propose un service. Il est une machine à créer de la fonctionnalité et de la sûreté et comme toute machine, elle doit être efficace et facile d'emploi. L'aérogare doit donc être simple d'abord et nous lui abandonnons souvent notre sens de l'orientation croyant qu'il nous guidera. La machine aéroport aura le devoir de nous mener, de nous diriger.

« Avec un grand aéroport tu te laisses emmener, tu te laisses porter... », « Tu es un peu materné... », « ...et tout d'un coup on s'occupe de toi. »¹⁷.

B. Un lieu de croisement des temps : ombilic du temps.

Les notions de temps dans un aéroport sont très complexes. Elles sont faites de décalages horaires en tout genre. Depuis le décalage de quelques heures jusqu'aux sautes inhabituelles de temps, aux déraillements temporels. Déraillements qui nous donnent à recevoir et vivre le temps autrement de ce que nous ne le faisons d'ordinaire. Il y a là une façon de vivre le temps qui paraît défier les lois de notre conception traditionnelle du temps. Il semblerait même que nous puissions découvrir ou plutôt retrouver dans l'aérogare un vécu temporel qui se fait de plus en plus rare en ces périodes contemporaines qui entraînent les hommes dans un flux temporel incessant. Le temps et surtout notre perception, notre sensibilité au temps semble s'émousser : un forme du temps présent s'offre à nous d'une façon particulière (un présent absent dans nos vies quotidiennes). De cela nous reparlerons plus tard dans le chapitre 4 paragraphe 3.2)

C. Le lieu de croisement des archétypes ethniques et des lieux.

¹⁷ Cf. témoignages en annexe.

L'aéroport est le lieu où on croise l'autre, l'étranger.

Là où d'ordinaire la différence nous décourage, ici, dans l'aérogare, sa présence nous est nécessaire et on s'attend à y croiser l'étranger dans ce qu'il a de plus archétypique.

L'instance du départ doit pouvoir se parer d'accoutrements signifiant l'étranger et l'ailleurs. Qu'il revête les costumes traditionnels de son pays et de sa culture et l'étranger sera conforme à nos clichés. D'ailleurs que serait un aéroport sans ses Japonais avec un appareil photo autour du cou, sans ses Africains avec leurs boubous et leurs sacs de toile et de plastique, sans des Indiens en sari, ou encore sans des sportifs en survêtement ou sans un Allemand une bière à la main ?

Nous devons absolument sentir l'ailleurs et le dépaysement. Et c'est certainement en cela que l'étranger nous conforte. Il fait rentrer un peu de voyage et d'exotisme dans la droite ligne de notre horizon d'attente. Les « couleurs locales » se croisent et se mêlent les unes aux autres, c'est un peu de tous les lieux que nous côtoyons sous un même toit. Quand nous sommes en escale, l'étranger qui est devenu autochtone, nous parle du pays dans lequel nous sommes. Il est aussi une forme de mesure et de marquage de l'étape. Car une étape est franchie quand nous voyons l'étranger, et plus il y en aura, plus nous serons proches de l'ailleurs.

Je faisais référence plus haut à cette différence qui peut paraître inquiétante dans notre environnement quotidien tandis que, localisée dans l'aéroport, elle devient réconfortante. Par contre dans certains témoignages qui relataient des souvenirs d'enfance, on peut remarquer que la différence, l'étranger sont vécus sur un même plan: inquiétants au même titre que l'espace. L'enfant ne mesure pas l'importance du voyage et il ne lui associe aucune attente. L'aéroport n'est donc pour lui qu'un espace public parmi tant d'autres. Tout au plus y voit-il le moyen d'approcher les avions de plus près. Aussi sa réaction face à l'étranger est la même qu'il soit dans un aéroport ou ailleurs. Elle reste de l'ordre de la réserve.

D. Le mythe de la cloison vitrée.

« Ce qui m'avait marqué c'est que c'étaient des gens que je ne connaissais pas et qu'on avait vus à travers une vitre. C'était assez drôle de voir les mimiques, enfin cette espèce de communication qu'il y avait avec cette séparation du vitrage. »¹⁸

Voilà un élément présent dans tous les esprits. Qu'on soit d'un côté ou de l'autre de cette séparation vitrée, tout le monde a vécu au moins une fois cette situation et en a été marqué. Soit qu'il ait été fier et content de partir ou bien qu'il ait été triste ou ému, nul n'est insensible à cette limite entre deux mondes : celui d'avant et celui d'après.

Il y a là, souvent sous-jacent, l'idée de passage vers autre chose, vers un ailleurs et surtout aussi celle d'un changement d'état.

« Et donc on a attendu trois heures avant que finalement nos parents soient obligés de faire le voyage pour venir nous chercher parce qu'il ne voulaient pas nous confier à notre tante. Voilà on était derrière une vitre et on pleurait, on la voyait, on était en face. C'était affreux. »

« Je crois que le moment que je préfère c'est le moment où je passe la douane parce que je sais que je vais partir. Du moins tu te différencies de ceux qui restent et de ceux qui partent. C'est là que tu as la vraie séparation. Ou tu pleurs ou tu es super content. C'est le moment le plus émouvant. »¹⁹

¹⁸ Cf. témoignages en annexe.

¹⁹ Cf. témoignages en annexe.

Cette distinction qui est faite entre voyageur et non-voyageur à ce moment là rappelle toutes sortes de rituels de passage tels ceux de certaines tribus et civilisations. On pense encore au papillon qui sort de sa chrysalide ou pour décrire un état plus proche de nous aux difficiles mais néanmoins glorieux changements auxquels on fait face à l'adolescence. A ce propos j'aimerais rapporter ici une historiette relativement récente. Alors que j'assistais à l'élaboration d'un programme architectural pour un espace petite enfance, j'ai eu le privilège d'assister à une scène qui, si je ne m'étais pas déjà intéressée aux aéroports, serait passée inaperçue. J'ai ainsi pu entendre et voir une ludothécaire qui participait en tant que conseillère à l'élaboration de ce programme d'aménagement, s'enthousiasmer à la vue d'un passage vitré qui séparait l'espace d'accueil et celui d'activité, interdit aux parents. Elles s'est exclamée « c'est génial cette vitre ! C'est un peu comme dans l'aéroport, tu imagines les parents qui accompagnent l'enfant jusqu'à la vitre et le laissent partir... ». Ou comment aider à devenir grand.

« Il y a un truc. Moi ça m'a toujours fait envie, parce que mon père prenait souvent l'avion, donc on allait le chercher. Moi je trouvais ça toujours génial être dans la salle d'embarquement et en plus c'est toujours vitré et donc tu vois les gens, tu aimerais être avec eux mais bon toi tu pars pas et j'ai toujours eu envie de me retrouver dans cette salle d'embarquement parce que je trouvais ça génial de s'envoler comme ça et donc quand je me suis retrouvée dedans comme c'est pas souvent arrivé et bien j'étais vachement contente, je me sentais grande un peu comme mon père. »²⁰

4.3 Petit aparté : l'accès à l'aéroport.

Je souhaiterais parler ici des voies d'accès à l'aéroport. Souvent admises comme composantes à part entière de l'aéroport par les voyageurs, les voies d'accès imposent un mode d'entrée dans les aéroports bien particulier.

Parmi les témoignages ayant fait référence à ces espaces, il en est un qui m'a particulièrement impressionnée. Le voici retranscrit dans sa globalité.

« Tu as une espèce de verticalité. En fait, quand tu es à un endroit tu t'aperçois de toute l'épaisseur de l'espace. Cette épaisseur, tu la découvres en la parcourant. Ce n'est pas comme une épaisseur que tu découvres, comme un paysage, de manière plate. Ce n'est pas une vue horizontale, ce n'est pas comme un écran de cinéma qui se déplace ou un film que tu découvres. C'est pas linéaire, c'est quelque chose qui est au contraire de l'ordre de « tu arrives, tu viens d'un trou noir ou d'une autoroute, tu es dessus, ça défile, ça défile et à un moment donné tu te retrouves pris au coeur d'un système. Tu accompagnes le mouvement. Tu as cette notion d'accompagnement, tu n'as pas ce rapport frontal aux choses. T'es vraiment dans un rapport parallèle aux choses avec des connexions qui se font, des connexions qui ne se font pas. Alors c'est peut être ça, tu as une certaine distance avec l'objet qui visuellement est intéressant plus le fait d'avoir l'impression d'en faire partie à un moment donné. »²¹

Par la suite, un autre récit est venu se greffer au témoignage précédent qui venait appuyer et compléter les propos sur les voies d'accès et les environs de l'aérogare 1 de Roissy CDG. Ce récit, c'est celui de François Maspero dans Les passagers du Roissy express. Bien que n'étant pas uniquement destiné à traiter de l'aéroport, comme tout récit de voyage, il commence à Roissy. La destination, quant à elle, est bien singulière. Nulle mention n'est faite de cette destination dans aucun document, ni communiqué de l'aéroport ou d'aucune compagnie aérienne. Et pour cause : cette destination n'est autre que la station terminale de la ligne B du RER ; Rémy-Lès-Chevreuse. Mais laissons là les

²⁰ Cf. témoignages en annexe.

²¹ Cf. témoignages en annexe.

considérations sur l'aspect atypique du voyage entrepris par les protagonistes pour nous concentrer sur l'objet de notre intérêt : un trajet en bus de l'aérogare vers Roissy-ville via Garonor, à travers les terrains d'ADP. Le trajet fait l'objet d'une description minutieuse. Description qu'il convient, me semble-t-il, d'analyser. Mais d'abord l'extrait qui nous intéresse :

« Il tournicote interminablement sur les courbes hélicoïdales qui entourent les satellites de l'aéroport. Difficile de s'orienter. Difficile, c'est le mot. Il faut le répéter, cet espace là n'a rien de géographique. C'est une juxtaposition de morcellements horizontaux et verticaux, impossible à appréhender d'un regard : entre les talus artificiels où circulent, dessus, dessous, les voies de raccordement opérant parfois de longs virages à bien plus de 180°, presque circulaires – un coup à gauche, un coup à droite, et on retrouve tout le temps le soleil là où on ne l'attendait pas, un coup derrière et le coup suivant encore derrière -, entre les bâtiments qui se dressent ça et là, bouchant les perspectives, cubes, tours peu identifiables, presque anonymes, inutilisables en tout cas, à première vue, comme repères auxquels on puisse se fier, et les pistes qui vous passent sur la tête, la voie de chemin de fer, les autoroutes que l'on coupe et recoupe, les ponts et les tunnels, et tous les véhicules qui filent, se mélangent et se séparent, gardez-vous à gauche, gardez-vous à droite, et jamais un piéton qui donnerait à tout cela son échelle, non ce n'est pas un espace, ce sont, merci Perec, des espèces d'espaces, des morceaux d'espace mal collés, avec toujours cette impression qu'il manque une pièce du puzzle pour que cela prenne, reprenne sens. Mais qui vous demande de donner du sens à tout cela qui n'est fait que pour être traversé ? Et vite. En voiture. Quitte à s'y perdre et à tourner, tourner, tourner. Espaces provisoires. »²²

L'exposé est on ne peut plus réaliste : voici bien l'espace tel que nous l'avons tous, un jour, expérimenté.

J'aimerais ici faire une entorse à la règle et à ma méthode d'analyse et laisser sa place à un type d'étude que je laisserai s'infiltrer insidieusement dans ma méthodologie : le commentaire de texte.

Pour mon commentaire de texte, je me suis attachée à reprendre certains des termes employés par l'auteur et qui me paraissaient importants, desquels j'ai extrait, avec l'aide précieuse du dictionnaire, les grandes dominantes spatiales et perceptives qu'elles engendrent. En dernière analyse, j'ai tenté d'associer ces caractéristiques à celles déjà trouvées dans l'aéroport.

L'espace des voies d'accès : abstraction et surréalisme.

« Il entre du surréalisme dans l'état de voyage. Le voyageur se doit d'être un voyant. »

Un espace surréaliste, abstrait, voilà ce qui ressort de la description des lieux par F. Maspero.

La composition spatiale des terrains environnants, d'abord, paraît être le fruit du hasard : bâtiments, tours et autres figures géométriques semblent avoir été égrainées dans le vent. Pourtant, si l'homme n'y a visiblement pas une grande place, ni dans le processus de conception des lieux ni dans l'usage qu'il en fait, la nature n'y a pas plus à y faire non plus. Car les éléments naturels sont pratiquement absents du paysage. Et le seul qui apparaît, c'est le talus... et il est artificiel.

Pour noircir encore le tableau, l'espace défie les lois de la physique et de la nature car il évolue et se développe sur plusieurs plans, dans toutes les dimensions possibles. Ainsi, droite et gauche, haut et bas se mêlent et s'entremêlent, le paysage se déploie au-dessus puis l'instant d'après au-dessous. Bref notre perception des lieux est à ce point

²² MASPERO François, *Les passagers du Roissy-Express*, Edition du Seuil, septembre 1990, 340 p.

compliquée que seul le soleil semble pouvoir nous aider à nous y retrouver mais non, lui aussi se joue de nous. L'espace devient immatériel.

Autrement dit, nous voilà bien comme nous l'annonçait F. Maspero dans « un espace qui n'a rien de géographique » : il n'a aucune réalité ni physique, ni biologique et encore moins humaine.

Puisqu'il n'est pas fait pour l'homme, l'espace l'est pour la machine : « en voiture ».

L' accès aéroportuaire: un jeu de vertige ?

L'espace ainsi configuré ne peut être perçu que dans l'instant et il n'a pu être en aucune manière envisagé, anticipé, présagé. Les présents se succèdent mais ne se ressemblent pas : les lieux traversés n'ont plus d'avant et pas encore d'après. L'immédiateté de perception de l'environnement confère aux espaces une immatérialité certaine.

Dans sa toute dernière partie, F. Maspero use d'une redondance qui donne le tournis. Il m'est à cette occasion revenu à l'esprit ce jeu d'enfant qui consiste à tourner sur soi-même le plus vite et le plus violemment possible pour se donner le tournis. Je me suis alors demandé d'où nous venait cette envie ? Que cachait-elle ? J'ai trouvé réponse à ma question dans *Jeux de vertige et de peur* par Jean Cazeneuve²³ et bien plus encore... C'est ainsi que ce qui n'était au départ qu'une curiosité que je cherchais à satisfaire s'est trouvé apporter une ébauche de compréhension à ce qui dans l'aéroport et tout d'abord dans ses voies d'accès crée un intervalle, une chronoesthésie.

Mais, commençons d'abord par voir ce que l'enfant, par exemple, recherche dans le vertige ?

Jean Cazeneuve explique le vertige de la manière suivante : « *Comment le vertige, la griserie, l'étourdissement peuvent-ils être vécus comme des jeux ? Par un effet à la fois physiologique et psychologique. Les organes de l'équilibre, en particulier l'oreille interne, sont perturbés temporairement par des mouvements inhabituels et il en résulte une modification de la cénesthésie en même temps que de la perception extérieure. Les rapports de l'être au monde revêtent ainsi un caractère insolite et la conscience que l'être a de sa propre existence prend une saveur étrange...* ».²⁴

Parmi toutes les formes de vertige décrites J. Cazeneuve en expose une contemporaine qui nous intéresse plus particulièrement : celle que procurent les machines et la vitesse. Écoutons-le plutôt :

« *Analysons les effets de la vitesse pour tenter d'en comprendre les attraits. Les deux éléments fondamentaux de l'ilinx sont ici étroitement liés : le vertige et la peur. Ils sont, en un sens, dominés ; mais pas totalement du moins chez l'amateur. A cela s'ajoute une grande concentration de l'attention, fort comparable à celle que l'on observe chez les acrobates du trapèze volant. Quand on conduit sur la route une automobile à plus de cent cinquante à l'heure, on sait très bien que la moindre distraction peut être fatale. Non seulement les mains doivent tenir fermé le volant, et les regards sont obligatoirement rivés sur l'objectif mobile encadré par le pare brise, mais encore la pensée ne doit pas se laisser accaparer par quoi que ce soit. Il faut que les réflexes soient prêts à entrer en action, que rien ne les estompe. Les mécanismes inconscients doivent avoir le champ libre et, inversement, l'état de la conscience le plus favorable est le vide aussi parfait que possible. En tendant vers cet idéal, l'être s'oublie lui-même, il devient machine, ou plutôt il s'intègre à la machine, il fait corps avec elle, pour reprendre le mot de notre romancière.* »²⁵

²³ CAZENEUVE Jean, *Jeux de vertige et de peur*, in Caillois R., *Jeux et sports* (sous la direction), Editions Gallimard, 1977, pp 683-731.

²⁴ Op. cit. p 683.

²⁵ Op. cit. p 726.

Même s'il y est moins question de vitesse, le vertige éprouvé dans les volutes routières donnant accès à l'aéroport produit les mêmes effets : le conducteur ou ses passagers sentent que tout leur échappe, qu'ils ne contrôlent plus rien. Leur seul moyen d'agir est de se laisser guider. Et l'instantanéité de la situation provoque chez les occupants de la voiture un détachement d'eux même et des contraintes de la vie. Ici, l'effet perçu l'est en partie parce que la composition spatiale favorise le vertige. Cette variante du vertige agit comme une préparation au temps et à l'espace de l'aérogare. Elle introduit déjà à un certain intervalle : celui du temps présent (immédiateté de la situation) et celui du détachement à la tradition et à la vie sociale. Le tout nécessitant un mode d'attention (le présent du présent), une concentration qui est celle que nous avons en de tels lieux.

Pour conclure laissons une dernière fois la parole à Jean Cazeneuve :

« Bref, quand l'ilinx apparaît dans un contexte sociologique désacralisé, quand il ne se ritualise pas pour fournir à la conscience disponible des formes mythiques, ... alors il tend à (...) transformer en machines les comportements vitaux qui fixaient normalement son attention. ... Ces épousailles ludiques de l'homme et de la machine apportent curieusement une compensation salvatrice sans doute mais tentatrice, aux tensions de la société moderne. L'automobile est certes, un engin utile et commode. Mais elle est aussi le jouet par excellence de l'homme surmené par la machine et qui, par ce moyen, trouve en elle, en se grisant de vertige et de peur, le moyen d'échapper à sa condition, ou tout au moins de le croire... »²⁶

Derrière la machine, l'homme existe peut-être encore.

5. Les ambiances sonores et lumineuses par zones de découverte des lieux: grandes caractéristiques.

5.1 Figures d'usagers et modes d'action :

A. Le démonstratif : pleurer et « dormir à vue »

Le démonstratif représente une des grandes figures du lieu. Contrairement aux espaces publics « traditionnels », l'aérogare introduit de nouvelles formes de dispositions, d'attitudes interactionnelles qui ont tendance à réduire les limites entre le public et le privé.

Ainsi, dormir ou pleurer, qui sont des situations relativement rares dans la rue ou tout autre espace public, sont de actions plutôt communes dans l'aéroport. Un agent de sécurité tout récemment embauché, il travaillait là depuis une semaine, m'a confié avoir été témoin de nombreuses crises de larmes et avoir trouvé cela remarquable et caractéristique.

Dormir : voilà, là aussi, une action bien peu commune qui, si elle était pratiquée dans un espace public, serait plutôt mal vue. Seul chez les exclus et les marginaux cette activité est tolérée. Pourtant, dans une aérogare, elle est chose habituelle et non choquante.

Pour mettre le doigt sur la visibilité d'ordinaire peu courante de la situation, j'ai emprunté au collectif Ici-Même de Grenoble cette expression de « dormir à vue ». Dans Les paysages étaient extraordinaires²⁷, dormir à vue est ainsi défini : « dormir n'importe

²⁶ Op. cit. p 730.

²⁷ Ici-Même, Les paysages étaient extraordinaires, L'association Tous Travaux d'Art, Grenoble, 2004, 183 p.

où, c'est faire partie du paysage, sans pour autant tenir son rôle, sans travailler son visage. Dormir à vue c'est montrer son absence, sans craindre d'être à la rue, sans pour autant être obligé de partir, sans être obligé de rentrer parce qu'on est fatigué et que c'est



déjà l'heure d'aller se coucher » ou plus loin encore « dormir ailleurs comme préparation, entraînement à la disponibilité. Dormir pour être à l'écoute ? Dormir pour s'ouvrir ? ». Ces quelques considérations et témoignages sur l'acte de dormir à vue en disent long sur les potentialités d'attitudes « expansive » qu'offre l'espace. Le respect civil n'en est pas moins toujours là (à ma connaissance, aucun débordement n'a jamais été rapporté). Ainsi donc pouvoir faire tomber les masques et s'affranchir de certaines règles de comportements semble aller de pair avec l'idée de disponibilité d'esprit nécessaire au voyage. De par cette action spécifique émerge l'idée que le voyageur se défait doucement des comportements défensifs et civiques de sa vie quotidienne pour s'ouvrir vers autre chose : il se plonge dans une attitude de disponibilité esthétique : il se met sur le mode préparation au voyage.

Autres formes de démonstration : une jeune femme qui monte sur le dossier de sa chaise pour faire des massages à son ami ; celle qui s'est allongée en étendant ses jambes sur celles de son ami....

B. L'arpenteur : déambuler, piétiner

Figure propre aux espaces dits de zone publique et plus rarement présent en zone sous douane, l'arpenteur a pour mètre étalon le pas. Chez lui seul le pas est décidé. Tous sens en éveil, nez au vent, tête chercheuse, l'arpenteur use ses semelles, passe et repasse. Il préfère souvent faire l'économie de déchiffrement des signes et hiéroglyphes du lieu au profit de l'action, quitte à repasser plusieurs fois au même endroit, à faire des allers et retours incessants. Il mesure l'espace au rythme de la marche.

Généralement pressé, il refuse la pause qui pourrait lui donner l'apparence de la perte de temps. Il sait que ça doit être par là et parcourt l'espace de long en large et se fait finalement la réflexion que c'est quand même vachement plus grand qu'il ne l'aurait cru de prime abord.

En dernier recours il demandera à quelqu'un: tiens celui là, il doit savoir ! Et il finira bien par trouver.

L'arpenteur désigne généralement le voyageur qui ne connaît pas les lieux mais il peut quelques fois se cacher derrière l'habitué des aéroports qui croit savoir mais finalement pas.

C. L'homme en prière : faire sa prière

Surpris dans le terminal 2F où aucun espace de prière ne lui est accordé, réservé (contrairement au terminal 1 ou entre les terminaux B et D), l'homme en prière s'est posé en bout de la salle d'embarquement où il a posé son tapis. Le regard tourné vers le

tarmac, les yeux dans le vide, et les autres passagers dans le dos, il s'est mis à prier. Psalmodiant ses prières, il s'est prosterné régulièrement avec grâce et discrétion. Pour ne pas le déranger, certainement, personne n'apparaissait dans son sillage. Pour un



La salle d'embarquement du terminal 2F



temps le bout de la salle d'embarquement s'est transformé en espace de dévotion. Il y est resté seul. Sa prière finie il est retourné parmi les autres passagers et s'est fondu dans la foule.

D. Le mélomane : jouer/écouter de la musique (guitare)



Il a pour spécificité de délimiter l'espace par des frontières sonores. Rencontré uniquement dans le terminal 2F, le mélomane pose des cloisons sonores provisoires autour de lui et se détache de l'espace commun. Il délimite ainsi un territoire, le sien, qui correspond à un environnement qui lui est familier.

Lorsqu'il fait usage de transistors, les limites de sa bulle sont assez incertaines et incontrôlables. Il lui arrive, de ce fait, d'ensermer autrui dans son monde qui peut être mobile. C'est ainsi que j'ai vu l'espace fumeur de la zone de commerces sous douane changer de visage. Elle s'est parée d'atours exotiques aux sons d'une musique reggae. Lorsqu'il fait usage d'une guitare dont il gratte les cordes avec douceur et circonspection, il se crée autour du mélomane un halo de convivialité qui rappelle les colos ou les veillées, à la belle étoile, autour du feu. Ici, le nuage sonore qui entoure le mélomane ne se déplace pas : l'espace ainsi créé n'aspire pas des individus qui malgré eux sont engloutis sur son passage. Au contraire, les gens peuvent choisir de rentrer ou non dans cet espace. Ainsi, des voyageurs, discrètement, viennent s'asseoir ou flâner pas loin. Pour peu que le mélomane soit en famille, la scène prend une forme de convivialité toute particulière : une de ses filles s'est assise par terre et bricole on ne sait quoi. Une de ses sœurs s'est endormie sur les genoux de sa mère... Un tableau de famille on ne peut plus lisse, il ne manque pas le chien au coin du feu pour y croire.



5.2 Figures spatiales et modes de pensée :

A. Un lieu qui est bruyant : « c'est normal ! »

Les nombreuses réactions à la question de l'acoustique des lieux, tournait autour de l'inconfort sonore : « *c'est bruyant pour pas grand-chose* » m'a dit une dame qui semblait déplorer la présence de des annonces sonores « *qui ne servent à rien puisqu'elles sont inintelligibles* » dans la salle d'embarquement du 2F à une heure de grande affluence. Sur quoi elle a ajouté « *ce n'est pas un endroit calme pour faire quoi que ce soit, je préférerais une musique comme dans le métro. La musique d'aéroport on n'en entend pas beaucoup, c'est un mythe. Pour les films.* »²⁸

Dans l'ensemble tout le monde s'accorde à dire que l'espace est bruyant mais une grande moitié d'entre eux n'en semble pas indisposé, pour certains « ça ne dérange pas » voire même « c'est normal ». Cela fait partie du paysage aéroportuaire.

B. Un lieu impersonnel et froid : « ça fait hôpital »

Pour désigner un lieu froid, les expressions « pas cosy », « triste », « blanc » et « ça fait hôpital » ont été utilisées quand ce n'est pas tout simplement le terme « froid » lui-même qui a été employé. Tandis que pour son aspect impersonnel, il a été souvent qualifié de « pas très convivial ». ; Un monsieur a rajouté « c'est pas un truc à visiter ».

C. Tous les aéroports se ressemblent

A la question des caractéristiques de l'aéroport : y en a-t-il ou pas ? Les gens ont majoritairement annoncé que : « les aéroports se ressemblent tous », « ce sont les mêmes structures », « tous les aéroports sont les mêmes » et « l'aéroport est toujours simple, c'est une architecture standard ».

Un monsieur a cependant nuancé son propos en désignant le terminal 2 comme un hangar fonctionnel tandis qu'il considérait le terminal 1 comme plus architectural « on sent l'architecte derrière... ». Une dame quand a elle a désigné le terminal 2 E comme plus design.

D. Un lieu qui doit être fonctionnel : « on s'en fiche de l'ambiance. »

On peut dire que l'emploi du terme de fonctionnel a été unanime. La fréquence de son usage a été particulièrement ostensible. Tout le monde s'accorde à penser et à dire qu'un aéroport doit avant tout être fonctionnel. D'ailleurs la fonctionnalité est souvent opposée à celle d'ambiance, ou d'ornementation et lui est préférée. Il semblerait que dans l'esprit des gens on ne peut pas avoir les deux. Ainsi, « on s'en fiche de l'ambiance, « on n'est pas là pour faire de la déco, faut que ce soit pratique, toujours simple ». A propos de la salle d'embarquement du terminal 1 dans lequel elle était une dame o lâché : « il aurait besoin de rajeunissement » avant de se reprendre et d'ajouter, « mais ce qui importe avant tout c'est l'aspect fonctionnel du lieu. ». Quant à un autre passager en partance, il préconise « une installation rationnelle pour que les gens puissent passer ».

5.3 Extraction des effets sonores et visuels du lieu et ébauche de définition des ambiances aéroportuaires.

²⁸ Cf. témoignages en annexe.

A. Les effets sonores.

. L'effet de métabole :

Un rapide rappel de ce qu'est l'effet de métabole.

Il est ainsi défini dans le répertoire des effets sonores :

« En grec ancien, le mot *metabolos* signifie ce qui est changeant, quelque chose qui est en métamorphose. Ici, le changement considéré affecte le rapport des éléments qui composent l'environnement sonore, celui-ci pouvant se définir comme l'addition et la superposition de sources multiples entendues simultanément. »²⁹

La configuration spatiale des lieux est propice à l'effet de métabole : la multiplicité et le mélange des sources sonores dues à la densité de population en présence, associée à une forte réverbération du lieu (grand et constitué de matériaux réverbérants : marbre, béton et verre) sont autant d'éléments qui favorisent l'effet de métabole. Les bruits se chevauchent, s'entremêlent.

Quelques rares événements sonores arrivent à se faire une place dans le paysage sonore de l'aérogare. En général ce sont les annonces sonores ; et en particulier, ce sont les lettres de l'unique panneau d'affichage analogique qui claquent joyeusement dans le hall, niveau Arrivées, ou encore les pleurs des bébés et les sonneries des téléphones sur les guichets des portes d'embarquement dans les salles d'embarquement.

Ce sont d'ailleurs les quelques éléments qui permettent de dégager le deuxième effet sonore présent en ces lieux : l'effet d'émergence.

. L'effet d'émergence combiné à un effet de délocalisation: l'effet d'ubiquité :

L'effet d'émergence a la particularité, ici, de s'apparenter à des événements sonores « non localisables », sauf pour le panneau d'affichage des Arrivées et encore, tout dépend de l'endroit où on se trouve.

Ce ne sont pas, en fait, les événements sonores qui ne sont pas localisables mais bien plutôt les configurations spatiales du lieu qui rendent leur localisation difficile. Plus qu'à un effet de délocalisation, il semblerait qu'on puisse dire qu'on a affaire à un effet d'ubiquité.

. L'effet de coupure :

Il existe à quelques rares endroits comme entre l'extérieur et l'intérieur : à l'entrée dans le hall de l'aérogare.

B. Les effets visuels.

. L'effet de filtrage :

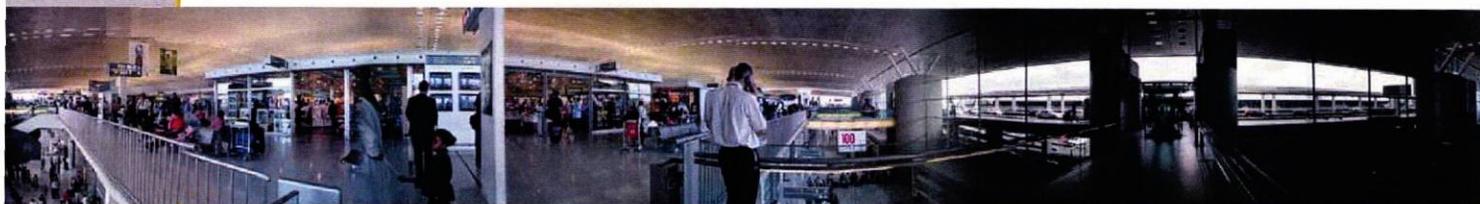
« L'adoucissement de la lumière par un filtrage diffusant conduit à l'atténuation ou à la suppression des ombres, en produisant une relative continuité, voire une neutralisation qui pose visuellement tous les éléments sur le même plan. »³⁰ C'est ce qui est à l'œuvre dans les espaces des aéroports.

On peut y constater que la lumière y est uniforme. Peu de contrastes se font surprendre / visibles dans les espaces.

²⁹ AUGOYARD, Jean-François & TORQUE, Henri, *A l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Editions Parenthèses, 1995, 174p.

³⁰ THIBAUD Jean-Paul & CHELKOFF Grégoire, *Les mises en vue de l'espace public*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 231 p.

On peut parler d'effet de filtrage dans la mesure où il y a visiblement « affaiblissement de certaines longueurs d'onde d'une source lumineuse » ici, la lumière naturelle.



De plus peu d'obstacles ne portent entrave au trajet lumineux ce qui ne permet aucune délimitation ni aucun effet de spatialité particulière. Tout reste global.

. L'effet de reflet :

Effet élémentaire très fortement présent dans les lieux de l'aérogare, il est dû à la nature des matériaux : béton, verre, marbre...

Au même titre que pour les passages parisiens, les reflets donnent aux aérogares un « caractère ambigu et répétitif ».

Dans un premier temps l'ambiguïté du reflet rend difficile l'orientation. La notion d'accessibilité dévolue à tout espace public n'est ici en rien respectée : les reflets, au sol tout particulièrement, dessinent des formes vagues et colorées. Il brouille les lignes de démarcation des lieux. La lecture des lieux n'est aucunement facilitée par une démarcation nette des plans (effet de découpage) de cheminement.

. Remarques :

La largeur de chacun des longs espaces-couloirs qui constituent l'aéroport ne permet de réelle perspective.

L'effet de cadrage : je ne pense pas qu'on puisse dire que cet effet est présent dans les aérogares. Les formes architecturales ne participent pas à la structuration d'espaces et de cadrage. L'espace de visibilité est, dans l'ensemble, étendu néanmoins, on ne peut pas dire qu'il y ait point de vue en perspective pour autant. La largeur de chacun des longs espaces-couloirs qui constituent l'aéroport ne permet pas de constitué de réelle perspective.

Dans le terminal 2F : des sortes de petites ouvertures carrées ornent les façades du bâtiment coté tarmac. On ne peut pas à proprement parler ici non plus d'effet de cadrage dans la mesure où ces cadrage télévisuels ne délimitent pas de passage entre deux espaces : elles ne consistent qu'en un jeu de regard qui ne joue en rien avec les espaces et des endroits de l'aérogare.



C. Les ambiances aéroportuaires

Maintenant que nous avons fait le tour des effets sonores et lumineux des lieux, j'aimerais rapporter quelques témoignages concernant les ambiances sonores et lumineuses des aéroports et les confronter aux effets dégagés, extraits de l'espace.

En vrac en voici quelques uns :

« pauvreté des ambiances » ; « des ambiances néons » ; « ça a quelque chose d'uniforme » ; « tu n'as rien qui contraste » ; « ça paraît lumineux comme endroit » ; « tu n'as pas de coin sombre » ; « ... je trouve que c'est comme quand on va au Mac Donald, ça n'a absolument rien... c'est quelconque » ; « tout est clair, anonyme » ; « ça fait pas très naturel (en parlant des voix des annonces sonores) » ; « c'est très anonyme, très froid. Clair et froid mais anonyme je trouve. » ; « ça me paraît plus clair, plus aéré que dans un hall de gare. » ; « ils sont bien climatisés »...

Les effets sonores et lumineux présents dans les aéroports révèlent une caractéristique particulière à ce lieu que l'on pourrait qualifier d' « absence de contraste ». Ils conduisent à l'émission d'impressions sensibles « globales » et à la production d'une atmosphère homogène. De ce ressenti l'usage commun en a retirée des idées d'ensemble devenues clichés. Ces stéréotypes apparaissent sous les formes de qualificatifs comme celui de froid ou encore d' impersonnel, d'aseptisé... que j'ai pu relevé dans mes entretiens et qui se retrouvent dans les expressions suivantes : « pauvreté des ambiances » ; « des ambiances néons » ; « ça a quelque chose d'uniforme » ; « tu n'as rien qui contraste » ; « ça paraît lumineux comme endroit » ; « tu n'as pas de coin sombre » ; « ... je trouve que c'est comme quand on va au Mac Donald, ça n'a absolument rien... c'est quelconque » ; « tout est clair, anonyme » ; « ça fait pas très naturel (en parlant des voix des annonces sonores) » ; « c'est très anonyme, très froid. Clair et froid mais anonyme je trouve. » (Expressions recueillies pendant les entretiens semi directs)

Que ce soit pour la lumière qui englobe l'espace d'une lueur uniforme et ainsi annihile toute forme de relief qui pourrait créer du volume et donner une richesse spatiale à l'aéroport, des « endroits » ou bien par le son qui s'apparente à un bruit de fond environnant, tout dans l'aéroport concourt à créer une ambiance dite uniforme et anonyme.

On rejoint là les lieux communs, les stéréotypes sur les aéroports.

Pourtant, il ne faut pas s'arrêter là. J'aimerais ici user d'un détour par la musique et commencer par l'évocation d'une composition musicale de Brian Eno, music for airports. L'œuvre donna naissance à un genre artistique à part entière : l'ambient. Cette musique se caractérise par un traitement du son en nappes sonores ou encore nappes synthétiques desquelles n'émergent aucun rythme particulier. Le fait que la composition en « nappes sonores » de la pièce soit associée, de par son titre, à l'espace aéroportuaire ne peut pas être complètement anodin. Et partant de ce principe, il semble évident qu'il y a correspondance entre un traitement sonore en nappes dû, sans doute au ressenti de l'auteur, dans la music for airports, et une certaine réalité sonore aéroportuaire.

Au terme nappes sonore s'apparente celui de champs sonore ou encore, par leur forme, ceux de glissandi et de clusters.

Dans son ouvrage, *De Schönberg à Cage*³¹, Francis Bayer évoque ces techniques musicales qui ont consistées à supprimer le tempérament (de la musique classique) par l'introduction d'un continuum sonore. « Il faut considérer la succession des sons, aussi bien sur le plan horizontal que vertical, de façon continue, c'est-à-dire sans intervalle ni micro-intervalle si petit soit-il entre deux sons voisins. »

On abouti ainsi à un traitement continu du spectre sonore qu'on peut rapprocher non seulement de celui de *music for airports* mais également de notre perception sonore des lieux de l'aérogare, car les glissandi non seulement « parviennent à brouiller toute évidence harmonique et à nous donner, à l'audition, l'impression d'un remplissage continu et particulièrement dense, dans le sens vertical, du spectre sonore » mais en plus « nous n'avons plus affaire à des sons précis mais à un mouvement sonore d'ensemble... »³². Ce qui est bien aussi le cas dans l'effet de métabole (cf. paragraphe sur la métabole). Il y a donc là une manifestation commune de l'impression produite par les sons.

On l'a vu, ces techniques musicales consistent donc, pour obtenir un effet massif d'une manière sonore brute et inarticulée, à introduire dans le langage musical une perte d'intervalle conséquente. « Nous nous trouvons installés dans un régime sonore de transition perpétuelle qui renvoie à une mobilité figurale constamment renouvelée. La discontinuité spatiale étant liée à la présence d'intervalles, en supprimant les intervalles on fait disparaître cette discontinuité. »³³ Et c'est ce qui est fait dans ces types de musiques que je rattache aux espaces des aérogares. Mais qu'en est-il alors de cette notion d'intervalle me direz-vous? Dans un premier temps, on considère l'intervalle comme un élément caractéristique de l'aéroport pour ensuite le supprimer dans ses analogies musicales ?

En fait, nous allons aborder ce qui marque un point de discordance entre Gillo Dorfles, maître à penser de l'intervalle, et moi. Car dans son essai *l'intervalle perdu*, il consacre un chapitre entier à la critique de toutes ces œuvres musicales qui usent de procédés qui suppriment l'intervalle. Je pense que l'usage qu'il fait ici de l'intervalle est par trop strict, trop littérale. En effet ce qu'il me semble intéressant dans l'intervalle c'est essentiellement son aspect asémique. Si on se réfère une fois encore à ce que dit Francis Bayer, on peut se rendre compte que c'est dans la perception provoquée par de telles techniques que se manifeste l'intervalle et par leur côté asémique : « Doter la matière sonore d'une structure articulée et régulatrice ne peut se faire qu'au prix d'une oblitération plus ou moins mutilante de ses qualités sensibles originelles et de sa valeur proprement esthétique. Il s'agit donc de redécouvrir, aussi intacte que possible, cette réalité musicale première et immédiate, antérieure à toute mise en forme de type discursif, et de lui restituer tout son pouvoir expressif, généralement neutralisé et emprisonné par les règles d'une organisation artificielle d'origine artificielle. »³⁴ On est bien là dans l'asémie la plus pure.

Ainsi, ce n'est pas dans le traitement littéral de l'œuvre qu'il faut épier la perte de l'intervalle mais bien plus dans ce qu'elle provoque comme impression et comme comportement. Or, dans notre perception des lieux de l'aérogare, l'intervalle retrouvé l'est par ce côté asémique du lieu, aspect effectivement existant et dont la présence est rendu possible par la nature des effets en acte dans le lieu.

³¹ BAYER Francis, *De Schönberg à Cage, essai sur la notion d'espace sonore dans la musique contemporaine*, éditions Klincksieck, Paris, 1987, chapitre VII.

³² Op cit.

³³ Op cit.

³⁴ BAYER Francis, *De Schönberg à Cage, essai sur la notion d'espace sonore dans la musique contemporaine*, éditions Klincksieck, Paris, 1987, chapitre VII.

Pour en revenir à ces effets sonores et lumineux qui mettent tout à plat et par lesquels il n'y a plus de relief, on peut dire que l'effet global qui leur est le plus rapprochant se caractérise par son « absence de contraste ».

M'y risquerais ? Je n'y résiste pas. Je sacrifie à l'envie d'y aller de mon effet visuel en empruntant un terme à W. Schivelbusch³⁵, celui de volatilisation.

Dans son ouvrage, *La ville sans qualité*, Isaac Joseph traite des lieux-mouvements de la ville. Dans son approche des gares en particulier, il traite de la nature énigmatique de l'identité architecturale des lieux-mouvements et introduit leur faculté à la « dissolution des contrastes de formes et des lumières » et l'associe au terme de volatilisation proposé par W. Schivelbusch.

Il m'a semblé que ce terme correspond parfaitement à l'ambiance générée par l'espace aéroportuaire, ambiance que j'ai qualifiée plus haut d'absence de contraste.

Je déclare donc volontiers le droit à l'existence à un « effet de volatilisation » en tant qu'effet caractéristique des aérogares.

6. Confrontation des analyses in situ et à posteriori.

Nous voici arrivés au terme de l'analyse, non que l'étude de l'aéroport soit réellement finie, le pourrait-elle être jamais pour un lieu de transit?, mais parce qu'elle nous a permis de franchir une étape.

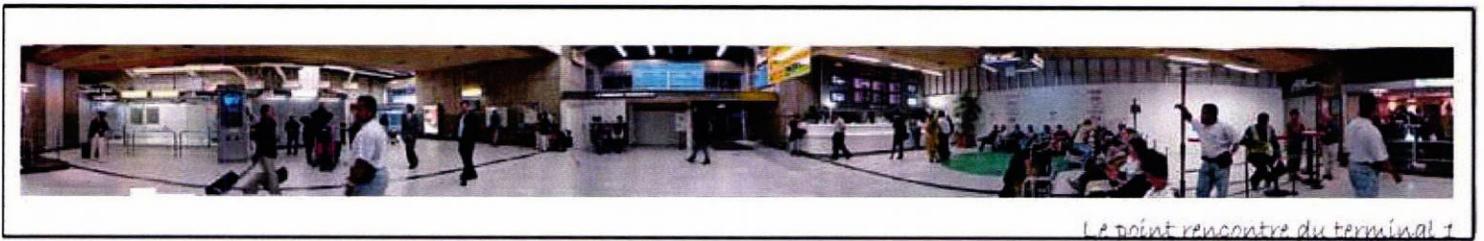
A ce stade du travail donc, je peux dire que l'hypothèse de l'intervalle a pu être confirmée et précisée et que mon approche des stéréotypes n'est plus la même.

Mon point de vue sur les stéréotypes d'abord. Lorsque j'ai commencé à travailler sur les aérogares, je voulais combattre les stéréotypes par mon analyse qui, je n'en doutais pas alors, arriverait à les contrecarrer. Ce que je faisais là ne relevait de rien d'autres que de la manifestation de solides idées reçues. Avoir des idées reçues sur des stéréotypes voilà bien là le comble de la présomption et une manière bien maladroite de commencer un travail de recherche. Toujours est-il très vite j'ai réalisé que le stéréotype, bien que ne devant pas être combattu mais considéré avec prudence, n'en est pas moins une manifestation perceptive des lieux à prendre en compte. Car le stéréotype est plus complexe qu'il n'y paraît : il est à la fois une donnée perceptive et comme beaucoup d'entre elles, il est emprunt de représentations culturelles. Ainsi, l'aérogare dont tout un chacun reconnaît l'« intervalle » qui lui est attaché, l'exprime en des termes reconnus par son courant culturel. Il lui attribue ensuite les significations qui lui sont liées. Le vide ainsi perçu est retranscrit globalement avec toute l'idée que la culture et ceux qui font autorité en matière de culture veulent lui accorder : froid, anonyme, impersonnel... Mais bien évidemment, le stéréotype ne qualifie pas de froid un espace, juste sur le bon vouloir d'une pensée. Le ressenti spatial est exprimé en des mots qu'une culture, la nôtre dans le cas de mes enquêtes, désigne sous un état qui lui est caricatural voire grossier. Ainsi, il ne faut pas vouloir se débarrasser du stéréotype dans son entier. Il faut en extraire les données perceptives initiales et dénoncer les ou la signification réductrice et déformante qu'on lui assigne par la suite.

L'intervalle maintenant. Ce qui n'était qu'une impression voire une intuition s'est révélée exacte. Il y a bien un intervalle dans l'aérogare. Il apparaît, nous le verrons, sous

³⁵ JOSEPH Isaac, *Ariane et l'opportuniste méthodique*, (in *La ville sans qualités*), éditions de l'aube, 1998, p149

plusieurs formes : temporel, sociale, « asémique »... Mais je ne m'attarde pas plus longtemps sur ce sujet ici, car c'est ce qui fait l'objet du développement qui suivra.



Avant de rentrer dans le vif du sujet, j'aimerais préciser quelque chose à propos des titres des deux parties qui vont suivre. J'ai emprunté l'expression « ailleurs commence ici » qui constitue les titres de chacun de ces chapitres à venir, à Paul Virilio³⁶ qui en a fait le sous titre de son tout dernier ouvrage : *Ville panique*. Il m'a semblé que cette expression convenait particulièrement bien au mode préparatoire dont l'aérogare est le théâtre.

L'aérogare comme lieu de préparation au voyage et à ce qu'il sous-tend en terme d'horizon d'attente, c'est ce qui caractérise, au mieux, au plus près la fonction de l'aéroport. Car ce qu'il apporte à l'imaginaire et à l'esprit fait aussi partie de la fonction qu'un bâtiment se doit d'offrir à ses usagers. N'en déplaise à ceux qui voient dans l'aérogare un espace fonctionnel duquel on se fiche pas mal qu'il ait une ambiance ou pas. Quand on sait le temps que l'on passe dans une aérogare, on est en droit de lui demander certaines fonctions dont celle de nous offrir un cadre agréable susceptible de nous accompagner dans notre voyage.

« Ailleurs », c'est bien à cela que nous aspirons, c'est bien là notre attente. Mais, pour nous parler d'ailleurs, les espaces des aérogares doivent être autres. Or, qu'est-ce que des espaces autres, si ce n'est des hétérotopies. Et justement, ce qu'il y a d'hétérotopique dans les aérogares prends corps dans cet intervalle qui fait l'objet de mon hypothèse.

Ce qui suit entend d'abord introduire et développer la notion d'intervalle dans l'aérogare et ensuite tester les différentes caractéristiques aéroportuaires (dégagées par l'étude précédemment exposée et menée de main de maître), par une mise en regard de celles qui font l'hétérotopie³⁷.

6.1 AILLEURS...

« Une des dispositions constantes de l'homme est de souhaiter être ailleurs que là où il est »
(Jacques Réda)

A. un ailleurs géographique

C'est celui tout simple de la destination. Un autre pays, vers lequel on va pour son plaisir, pour ses voyages, pour y retrouver quelqu'un, un être cher, pour son travail...

³⁶ VIRILIO, Paul, *Ville panique. Ailleurs commence ici*, Editions Galilée, 2004, 144 p.

³⁷ FOUCAULT Michel, *Dits et écrits*, 1984, « Des espaces autres » (Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967) pp 42-49.

Mais c'est aussi celui qui nous est suggéré par les voyageurs typiques voire archétypiques que nous croisons dans l'aérogare.

B. un ailleurs mental et aculturel

Pour comprendre l'asémie (asémantique) aéroportuaire comme intervalle, il faut se pencher sur les attentes du voyageur. On l'a vu, suivant la nature du voyage, les attitudes dans les espaces de l'aérogare et la perception qui lui est liée, peuvent être considérablement différents. Ainsi, du voyageur vacancier au voyageur homme d'affaire, les activités perceptives du lieu donnent à voir ce qui sera pour l'un une qualité et pour l'autre un défaut : ce même attribut c'est l'asémie. Mettons de côté pour l'instant le cas de l'homme d'affaire et penchons-nous sur celui du voyageur-vacancier et voyons comment l'asémie se manifeste chez lui.

Asémie signifie ce qui n'a pas de sens. On peut dire aussi asémantique. Nous l'avons déjà vu, nos marques, nos repères sont rudement mis à l'épreuve face à un lieu qui ne réunit pas toutes les caractéristiques d'un espace public traditionnel. Or, l'aérogare, de par sa configuration donne naissance à des effets lumineux et sonores qui aplanissent le lieu et neutralisent toute forme signifiante. Ainsi, l'aérogare est débarrassée du poids sémantique traditionnel qui pèse d'habitude sur d'autres lieux tels le tribunal ou le musée. L'utilisateur perçoit ainsi le lieu comme un espace purgatif de sorte qu'il s'y autorisera une vidange mentale et culturelle préparatoire. Le poids et les soucis de la vie quotidienne seront, grâce au passage par l'aéroport, gelés pour un temps, celui du voyage. L'utilisateur flottera et se laissera porter par ce qui lui advient. De plus il se mettra dans une disposition d'esprit qui l'ouvrira à l'ailleurs comme à l'autre : un certain forme d'a-conformisme l'envahira doucement.

Pour l'homme d'affaire, les choses sont différentes. Il reste soumis, de par la nature de son voyage, le travail, aux dures contraintes de la vie quotidienne. Il n'a aucune raison de les mettre en veille, bien au contraire : il est plongé dedans. L'espace dans lequel il se meut est tout aussi hostile que n'importe quel autre. Il ne flottera pas dans l'espace. Nulle envie ne va l'assaillir de se laisser porter par la vague de l'asémie. L'espace aéroportuaire n'est pas, par lui, vécu comme un intervalle au sens d'une pause qui permet de remettre les compteurs à zéro mais bien plus comme un passage obligé, générateur de temps perdu. Et c'est là qu'intervient le temps comme intervalle ou l'ailleurs temporel.

C. un ailleurs temporel

La pause ménagée par l'espace provoque des types de comportements variés. Celui de l'homme d'affaires, figure de l' impatient, s'explique facilement. Il perd son temps et fait tout pour combler ce qu'il ressent comme un vide, de la meilleure façon qui soit et il accordera sa préférence à une activité à forte valeur de rentabilité : le travail ou au pire la lecture des Echos. Pour cela il lui faut un espace plus fermé et moins animé qu'une salle d'embarquement. Les compagnies aériennes ont créé pour lui les salons.

Le voyageur qui l'est pour son plaisir, quant à lui, inscrira ses activités dans une temporalité particulière : le présent. Dans le cas du contemplatif par exemple, son action demande à ce que les choses, les situations soient présentes dans l'immédiat et nécessitent un accommodement tout aussi rapide.

Il apparaît dans l'aérogare une sensibilité au temps bien particulière et peu commune, qui se manifeste principalement dans les comportements des usagers et amène à des formes d'acceptation différentes. Cette sensibilité au temps que Gillo Dorfles désigne

sous le terme de chronoesthésie, introduit donc dans l'espace un intervalle temporel qui rend à la perception de l'usager son acuité au temps du présent qu'il a d'ordinaire perdu. Ainsi, si cette sensibilité temporelle, dans la vie quotidienne s'é mouss e, dans l'aéroport, par contre, elle semble s'exacerber.

Voyons maintenant en quoi vivre les choses au présent est chose particulière. Pour aborder ce thème du temps, j'ai fait appel à Saint Augustin.

Dans ses *Confessions*³⁸, le temps lui apparaît, et il nous apparaît aussi, comme n'étant pas cette abstraction composée du passé, du présent et du futur mais bien plutôt comme celui d'un présent décliné selon ces trois modes.

Il se conjugue donc de la manière suivante: le présent du passé, le présent du présent et le présent du futur.

Ces trois présents sont vécus et actualisés par la pensée, laquelle mesure l'impression qu'y laissent les réalités qui passent. Ces impressions s'appellent pour le présent du passé, souvenir, pour le présent du présent, attention et pour le présent du futur attente. On peut aussitôt reconnaître ici le souvenir et l'attente qui nous sont tous deux bien connus et qui font partie intégrante de nos vies quotidiennes.

Mais qu'en est-il de l'attention ? Il semblerait que ce temps nous soit, quant à lui, bien moins familier. Cet état de fait agit ici comme un révélateur : nos représentations actuelles du temps et notre mode d'être au monde sont loin de laisser sa place au présent (celui du présent du présent, l'attention). Bien au contraire. Loin de nos préoccupations quotidiennes, lesquelles sont tournées tout entières vers le futur, l'attente, le présent n'est plus cette dimension où notre vie se déroule mais une quasi abstraction, une illusion.

Sauf peut être dans les aéroports.

A en croire les usagers de l'aéroport, si le temps est attente, il est aussi souvenir et pour une grande part attention (c'est le cas pour l'observateur, la ludo-tacticienne...). Et c'est bien là la spécificité de l'aéroport. Alors que, dans l'ensemble, le présent n'est qu'un point sur la flèche du temps, il est dans les espaces de l'aéroport une faille entre le passé et le futur, de laquelle jaillit le présent du présent. En ces lieux est rendu au présent son temps de l'attente autrement dit l'intervalle est retrouvé.

6.2 ... COMMENCE ICI : un lieu de préparation au voyage (rentrer dans le mode)

Nous venons de voir comment l'ailleurs se manifeste dans l'intervalle culturel et temporel. Cet ailleurs dénote un style d'espaces publics que recouvre la notion d'hétérotopie³⁹ de Michel Foucault.

L'hétérotopie désigne des lieux riches de plein d'autres, une juxtaposition de plusieurs lieux imaginaires sur un lieu reconnu, accepté comme réel.

Des points développés par Foucault qui caractérisent l'hétérotopie, l'aéroport répond à pratiquement tous.

A. Un lieu de rupture : aterritorial, aculturel, atemporel...

³⁸ SAINT AUGUSTIN, *La mémoire et le temps*, Les éditions Milles et une nuits, 2004, 125 p.

³⁹ FOUCAULT Michel, *Dits et écrits*, 1984, « Des espaces autres » (Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967) pp 42-49.

Premier principe, ce qu'on pourrait nommer sous la formule générique de mode de rupture. Foucault en désigne deux. Les hétérotopies de crise et celles de déviation.

Les hétérotopies de crise qui prennent place souvent dans des « sociétés dites primitives ». Elles désignent « des lieux privilégiés, ou sacrés, ou interdits, réservés aux individus qui se trouvent, par rapport à la société, et au milieu humain à l'intérieur duquel ils vivent, en état de crise. Les adolescents, les femmes à l'époque des règles, les femmes en couche, les vieillards... »⁴⁰. On voit tout de suite ici que le mode de rupture en acte correspond à une situation conjoncturelle.

Les hétérotopies de déviation quant à elles, aujourd'hui, remplacent, selon M. Foucault, celles de crise. On y place « les individus dont le comportement est déviant par rapport à la moyenne ou à la norme exigée. Ce sont les maisons de repos, les cliniques psychiatriques ; ce sont bien entendu aussi, les prisons... ». Il y a dans ce type d'hétérotopies quelque chose qui est de l'ordre de la mise à l'écart d'une catégorie de citoyens en marge.

Difficile ici de faire la part des choses. On subodore que l'aérogare appartient à ce mode de rupture mais lequel. D'un côté nous avons une description de lieux qui, de par sa propriété passagère, laisse à penser que nous tenons là notre hétérotopie mais elle correspond à une société primitive ce qui est loin d'être le cas de la nôtre. De l'autre, nous avons des lieux qui, par leur contemporanéité, laissent à penser que l'espace aéroportuaire est de ceux là mais où, par ailleurs, il y a mise en demeure de l'usager ce qui n'est pas dans les moeurs (habitudes, coutumes) aéroportuaires.

Alors qu'en est-il ? Je pense que l'essentiel est de s'y retrouver et qu'il n'est pas obligatoire de correspondre à tous les critères pour pouvoir appartenir à l'une ou l'autre des hétérotopies. L'hétérotopie étant par définition attachée à une société particulière, il semble difficile de déterminer des critères par trop stricts. Par ailleurs, M. Foucault le dit lui-même, plus loin, et cela correspond à son deuxième principe : « chaque hétérotopie a un fonctionnement précis et déterminé à l'intérieur de la société, et la même hétérotopie peut, selon la synchronie de la culture dans laquelle elle se trouve, avoir un fonctionnement ou un autre. ». Nous pouvons, je pense, ainsi admettre les aérogares dans le cercle des hétérotopies de crise pour la présence d'un caractère passager d'occupation des lieux par leurs usagers. Parce qu'ils sont introduits dans des lieux asémantiques et atemporels, les usagers de l'aérogare sont pour le temps de leur voyage en passage dans ces lieux, en décalage par rapport à la société et aux autres membres de leur société. Ils occupent des lieux dont la composition spatiale ne peut se comparer à aucune autre et qui détermine chez eux des comportements « atypiques » et rares dans leur environnement quotidien. Bien que n'émanant pas particulièrement d'une société primitive, on peut donc dire que l'aérogare s'apparente à une hétérotopie de crise. Précisons aussi que dans ce mode de rupture, dans ce premier principe, se manifeste notamment un mode d'aterritorialité. « Lieu de nulle part... hétérotopie sans repères géographiques » tel est le cas de l'aérogare de Roissy dont on se souvient que F. Maspero disait en parlant des terrains de ADP qu'on était dans « un espace qui n'a rien de géographique. ».

Et voici que nous venons de faire d'une pierre deux coups car en cherchant à coller au premier principe, nous venons de démontrer que l'aérogare correspond aussi au deuxième principe descriptif des hétérotopies, énoncés par M. Foucault. Non seulement l'aérogare s'apparente à l'hétérotopie de crise (premier principe) mais en plus à son caractère contingent (la variabilité du deuxième principe).

⁴⁰ Op. cit.

B. Un lieu hétérotopique : le croisement des cultures, le croisement des lieux.



Le niveau départ du terminal 1

Le troisième principe maintenant. C'est celui de pluri spatialité. « L'hétérotopie a le pouvoir de juxtaposer en un seul lieu réel plusieurs espaces, plusieurs emplacements qui sont en eux même incompatibles. » C'est le cas entre autres de la scène de théâtre et du jardin « espace sacré qui devait réunir à l'intérieur de son rectangle quatre parties représentant les quatre parties du monde, avec un espace plus sacré encore que les autres qui était comme l'ombilic, le nombril en son milieu. »⁴¹

Dans les aéroports, différentes cultures se côtoient et se croisent (cf. le lieu de croisement des archétypes). Et c'est un peu de leurs essences, de leur âme et de leurs lieux qu'elles amènent avec elles, et qui sont réceptionnés par l'espace aéroportuaire. Nous avons vu aussi, dans certaines attitudes d'usagers, une confusion, un ébranlement des sphères privées et publiques qui peuvent signifier des types spatiaux différents. Voilà bien différents tableaux sur lesquels l'espace aéroportuaire joue et qui lui donne sa forme hétérotopique.

A propos d'ombilic toujours, voici ce qu'il en est dit dans *Paul Andreu : métamorphoses du cercle*⁴² : « l'aéroport rejoint ainsi un thème ancien : celui du lieu de passage, de transformation d'un état à un autre. Il est le point nodal, l'ombilic de l'espace, le lieu où se croisent toutes les lignes invisibles de l'espace général et de l'espace terrestre. .. »

C. Un lieu hétérochrone et hors temps (ombilic du temps)

Quatrième principe : l'hétérochronie.

« Les hétérotopies sont liées, le plus souvent à des découpages du temps, c'est-à-dire qu'elles ouvrent sur ce qu'on pourrait appeler, par pure symétrie, des hétérochronies ; l'hétérotopie se met à fonctionner à plein lorsque les hommes se trouvent dans une sorte de rupture absolue avec leur temps traditionnel... »⁴³ Or il en est bien question dans ce qu'on a admis comme un intervalle temporel. Rappelons rapidement que cette rupture absolue avec un temps traditionnel c'est celle que procure le temps d'attente dans l'aéroport et que l'on a désigné, dicit Saint Augustin, comme temps de l'attente.

D. Un lieu de soumission à une certaine « purification » : mode d'accès.

Le cinquième principe : le mode d'accès.

⁴¹ Op. cit.

⁴² LABBE Françoise & SALAT Serge, *Paul Andreu, métamorphoses du cercle*, Electa-Moniteur, 1990, 176 p

⁴³ FOUCAULT Michel, *Dits et écrits*, 1984, « Des espaces autres » (Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967) pp 42-49.

« Les hétérotopies supposent toujours un système d'ouverture et de fermeture qui, à la fois, les isole et les rend pénétrable. En général, on n'accède pas à un emplacement hétérotopique comme dans un moulin. Ou bien on y est contraint (...) ou bien il faut se soumettre à des rites et à des purifications. »⁴⁴

Nul ne peut échapper à la cérémonie du contrôle de police et de douane. Tout ce qui est susceptible d'être transformé en arme est aussitôt substitué au futur passager. Le voyageur, soupçonné donc des plus mauvaises intentions, est assujéti à un contrôle. Une fois celui-ci passé, il aura l'impression d'avoir été lavé de tout soupçon : il est purifié. A signaler que la moindre suspicion est pesante pour l'usager qui se sent pris en faute.

Ainsi, le droit de passage accordé marque une étape symbolique importante pour le voyageur.

E. Un lieu de compensation

Sixième principe : le mode de fonctionnalité.

La fonctionnalité peut se manifester de deux façons différentes. Ou bien elles ont pour rôle de créer un espace d'illusion qui dénonce comme plus illusoire encore tout l'espace réel, tous les emplacements à l'intérieur desquels la vie humaine est cloisonnée. (...) Ou bien, au contraire, créant un autre espace, un autre espace réel aussi parfait que le nôtre est désordonné, mal agencé et brouillon. Ça serait l'hétérotopie non pas d'illusion mais de compensation. »⁴⁵

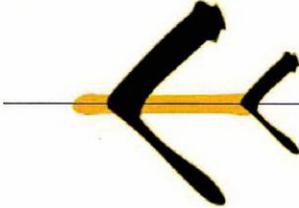
L'aérogare est hétérotopie de compensation puisqu'elle offre avant tout un service et à cela nombre de témoignages apportent confirmation : l'aérogare doit être fonctionnel. De plus, l'aéroport est aux yeux de tous un espace parfait : il se doit de remplir à merveille ses fonctions auquel cas il se verra durement traité par l'usager qui n'oubliera pas si facilement le moindre de ses manquements à la stricte organisation (cf. les anecdotes en annexe).

Ainsi donc sa perfection attendue fait de l'aérogare un espace méticuleux et parfait digne d'une hétérotopie de compensation.



⁴⁴ Op. cit.

⁴⁵ Op. cit.



CONCLUSION

Notre rapide tour des principes de l'hétérotopie semble montrer combien ils conviennent aux espaces de l'aérogare.

Mais à quoi cela sert-il ?

Nous vivons aujourd'hui dans une hypersémie compulsive et chronique qui tend à alourdir notre quotidien et à faire peser un lourd poids sur la tradition culturelle, poids qu'elle n'a pas ou peu en réalité. Ainsi, comme l'a souligné Gillo Dorfles dans l'intervalle perdu, nous sommes destinés dans un avenir proche à privilégier l'horror vacui au dépend de l'horror pleni qui jusqu'ici était de mise. Alors que l'hypersémie en acte dans notre culture tente de cacher les impasses créatives auxquelles notre culture occidentale devra un jour faire face, les espaces de l'aérogare, en tant qu'hétérotopies, nous offre une échappatoire à la redondance sémique illusoire. Ils s'ouvrent ainsi à une nouvelle manière de penser les lieux. Un champ des possibles s'offre à notre regard et laisse présager de nouvelles formes architecturales et avec elles de nouveaux usages.

L'aérogare est donc un espace qui porte en lui de grandes potentialités qui résident dans l'intervalle. L'« a-qualité » est néanmoins chose fragile : le « vide créateur » comme espace de liberté peut très vite tomber dans le « néant destructeur » (à grands maux, grands mots...). Et c'est là qu'il faut rappeler la distinction entre neutralisation et neutralité. Nos quêtes occidentales nous ont appris que la neutralité peut être une forme lâcheté à laquelle il ne faut pas s'abaisser. Pourtant, c'est bien aujourd'hui vers la neutralité que se portent nos espoirs et c'est bien vers ces espaces dits de non-lieux que se tournent nos usages. A l'instar de Bruce Bégout⁴⁶ qui, à propos des comportements des usagers des motels, parle de désengagement là où je parle de neutralité, il me semble aussi que « c'est paradoxalement grâce à cette résistance à la pression de l'interdépendance qu'ils (les usagers) se socialisent ». Or qu'est-ce finalement qu'une hétérotopie si ce n'est un espace, en marge de la société, capable de socialiser différemment ?

A la lueur de ces considérations, une étude des ambiances se justifie pleinement. A double titre :

- d'abord pour permettre aux espaces publics d'évoluer sous l'influence d'ambiances aéroportuaires et de donner sa place à un autre type de socialisation (laquelle correspond déjà au choix propre de certains usagers)
- ensuite pour que l'aérogare ne tombe pas trop vite dans un vide destructeur comme ce fût le cas pour quelques lieux malchanceux, il est nécessaire de dégager ce qui y apporte une ambiance « asémique » positive . Ceci devrait permettre de prévenir toute maladresse de conception qui viendrait réduire l'asémie à une asepsie radicalement néfaste.

⁴⁶ BEGOUT, Bruce, *Lieu commun*, Editions Allia, Paris, 2003, 182 p.

Nous pourrions pour cela faire appel à une culture que le vide n'a pas effrayé, et qui s'est attelée avec ferveur à ce long travail qui consistait à le cerner : la culture japonaise. J'aimerais pour illustrer mon propos faire rapidement cas de la maison de thé. Le thé est un art de vivre au Japon. « La simplicité dévolue à la chambre de thé et son absence de toute vulgarité en font un véritable sanctuaire contre les tourments du monde. »⁴⁷. Notons ici que cela résonne un peu comme pour l'aérogare. Tout ce qui entoure le cérémonial du thé, des ustensiles nécessaires à sa préparation jusqu'aux lieux dans lesquels il se déroule, est traité avec une grande attention. Le *suki-ya*, la chambre de thé indépendante, se compose d'un portique où les invités attendent jusqu'à ce qu'on les convie à entrer, d'une allée, le *roji*, conduisant à une antichambre puis à la chambre de thé proprement dite.

Le *roji* « symbolise le premier stade de la méditation, le passage dans l'auto-illumination ». On peut voir dans cet espace, un pendant miniature de ce qu'est l'aérogare. Ainsi, le *roji* serait à la chambre de thé, ce que l'aérogare serait au voyage. « Traverser le *roji*, c'est rompre tout lien avec le monde du dehors et découvrir une sensation de fraîcheur préparant à la jouissance esthétique de la chambre de thé elle-même. Quiconque a foulé le sol de cette allée ne peut manquer de se rappeler combien son esprit s'est élevé alors au-dessus des pensées ordinaires... »⁴⁸

Retour critique

3.1 Retour critique sur la démarche

A propos des entretiens semi-directifs in situ, j'ai pu dans l'ensemble assister à un manque flagrant de bonne volonté de la part des gens en partance. J'ai rencontré trois catégories de personnes : celles qui refusaient catégoriquement de répondre, celles qui peu enclines à l'observation ou à d'autres type d'activité s'ennuyaient ferme et répondaient sans grande conviction à mes questions, pour passer le temps et enfin celles, malheureusement plus rares, qui par gentillesse répondaient aimablement et consciencieusement. Toujours est-il que les résultats obtenus dénotaient une perception sensible très tranchée : le terminal 1 est kitsch, la salle d'attente du terminal 2 est bruyante, le béton c'est moche et froid... ; autrement dit, bien plus que pour les entretiens semi directifs a posteriori où une place de choix était réservée à l'imaginaire aéroportuaire qui souvent supplantait les images types, dans le cas des entretiens semi directifs in situ c'est bien plutôt les stéréotypes et les grandes apparences qui prônaient dans le discours.

Il ressort de tout cela qu'il y a bien deux temps de perception qui ne privilégient pas les mêmes choses. Surtout dans le temps de la perception au passé, dans le souvenir, un tri s'opère et ce qui apparaît est bien ce qui, pour le voyageur, est le plus important : son état d'esprit. Les entretiens a posteriori ont donc été plus riches pour cet espace car ils privilégient l'imaginaire, élément constituant de base à la perception sensible de l'environnement aéroportuaire.

3.1 Retour critique sur les résultats

La démarche, qui consistait à étudier deux terminaux différents et à les comparer était très intéressante mais néanmoins prématurée car ce qui est ressorti de mon analyse ce

⁴⁷ OKAKURA, Kakuzô, *Le livre du thé*, Editions Philippe Piquier, Arles, 1996, 164p.

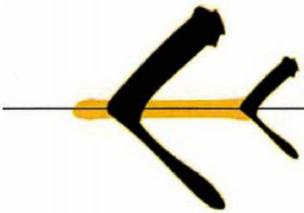
⁴⁸ Op. cit. p. 81.

sont plus souvent des généralités sur les aéroports que des aspects spécifiques à chaque terminal. J'avais pour ambition de comparer deux aéroports alors que je n'avais pas encore pris toute la mesure des lieux. Tout comme je n'avais sans doute pas évalué la complexité de cette approche.

Pour avoir peut-être sous-estimé l'ampleur de la tâche, il ne m'a pas été possible d'aller aussi loin que je l'aurais voulu dans la mise à disposition d'un outil efficace d'aide à la conception

J'espère néanmoins que cette étude constituera une contribution utile au développement d'un tel outil.





BIBLIOGRAPHIE :

ANDREU, Paul, *J'ai fait beaucoup d'aérogares, les dessins et les mots*, Descartes et Cie, 1998, 160 p.

AUGE, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Edition du Seuil, 2002, 150 p.

AUGOYARD, Jean-François & TORGUE, Henri, *A l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Editions Parenthèses, 1995, 174p.

BAUDRILLARD, Jean, *Les stratégies fatales*, Editions LGF, 1994, 222 p.

BAYER, Francis, *De Schönberg à Cage, essai sur la notion d'espace sonore dans la musique contemporaine*, éditions Klincksieck, Paris, 1987, chapitre VII.

BEGOUT, Bruce, *Lieu commun*, Editions Allia, Paris, 2003, 182 p.

BENASAYAG, Miguel, *Le mythe de l'Individu*, Edition La Découverte, 2004, 176 p.

BERQUE, Augustin, *Ecumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Edition Belin, mai 2000

CASTORIADIS, Cornélius, *.Le monde morcelé*, Paris, Seuil, 1990
.L'institution imaginaire de la société, Paris, Seuil, 1975

CAZENEUVE, Jean, *Jeux de vertige et de peur*, Editions Gallimard, Paris, 1977,

COLLECTIF, sur un scénario de KA Olivier, *Cases départs*, édition petit à petit, juin 2003

DORFLES, Gillo, *L'intervalle perdu*, Bibliothèque de l'Imaginaire Librairie des Méridiens, 1984, 206 p.

ENO, Brian, *Ambient 1 : Music for airports*, EMI Music France, 1993

FOUCAULT, Michel, *Dits et écrits*, 1984, « Des espaces autres » (Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967) pp 42-49.

ICI-MEME, *Les paysages étaient extraordinaires*, L'association Tous Travaux d'Art, Grenoble, 2004, 183 p.

- JOSEPH, Isaac, *La ville sans qualités*, éditions de l'aube, 1998, 209 p.
- LABBE, Françoise & SALAT Serge, *Paul Andreu, métamorphoses du cercle*, Electa-Moniteur, 1990, 176 p
- LABBE, Françoise & SALAT Serge, *Paul Andreu, l'aéroport Charles-de-Gaulle, le module 2F*, Aéroports de Paris, 1996, 128 p.
- LEPETIT, Bernard, *Temporalités urbaines*, Edition Antropos, juillet 1993, 330 p
- LEROUX, Martine & AMPHOUX, Pascal & BARDYN, Jean-Luc, *Vers une charte intersonique. Préfiguration d'un outil interactif et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs*, Grenoble, Cresson, 2002, 138 p.
- MASPERO, François, *Les passagers du Roissy-Express*, Edition du Seuil, septembre 1990, 340 p.
- NATTIEZ, Jean-Jacques, *Musicologie générale et sémiologie*, Christian Bourgeois édition, 1987, chapitres I et II pp15-96.
- OKAKURA, Kakuzô, *Le livre di thé*, Editions Philippe Piquier, Arles, 1996, 164p.
- REMY, Nicolas, *Maîtrise et prédictibilité de la qualité du projet architectural. Applications aux espaces publics en gare*, Grenoble, Cresson, 2001, 322 p.
- Revue Technique et Architecture, n°455, *L'intermodalité*, septembre 2001, 140 p.
- SAINT AUGUSTIN, *La mémoire et le temps* (Les Confessions, livre onzième), Les éditions Milles et une nuits, 2004, 125 p.
- SCHAEFFER, Pierre, *Traité des objets musicaux*, Le Seuil, 1966, 720 p.
- SPENGLER, Oswald, *Le déclin de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1948, 888 p.
- THIBAUD, Jean-Paul & CHELKOFF, Grégoire, *Ambiances sous la ville*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 304 p.
- THIBAUD, Jean-Paul & CHELKOFF, Grégoire, *Entendre les espaces publics*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 246 p.
- THIBAUD, Jean-Paul & CHELKOFF, Grégoire, *Les mises en vue de l'espace public*, Rapport de Recherche du Plan Urbain, Grenoble CRESSON, 231 p.
- THIBAUD, Jean-Paul & AMPHOUX, Pascal (sous la direction), *Ambiances en débat*, Grenoble CRESSON, 2003, 237 p.
- VIRILIO, Paul, *Ville panique. Ailleurs commence ici*, Editions Galilée, 2004, 144 p.



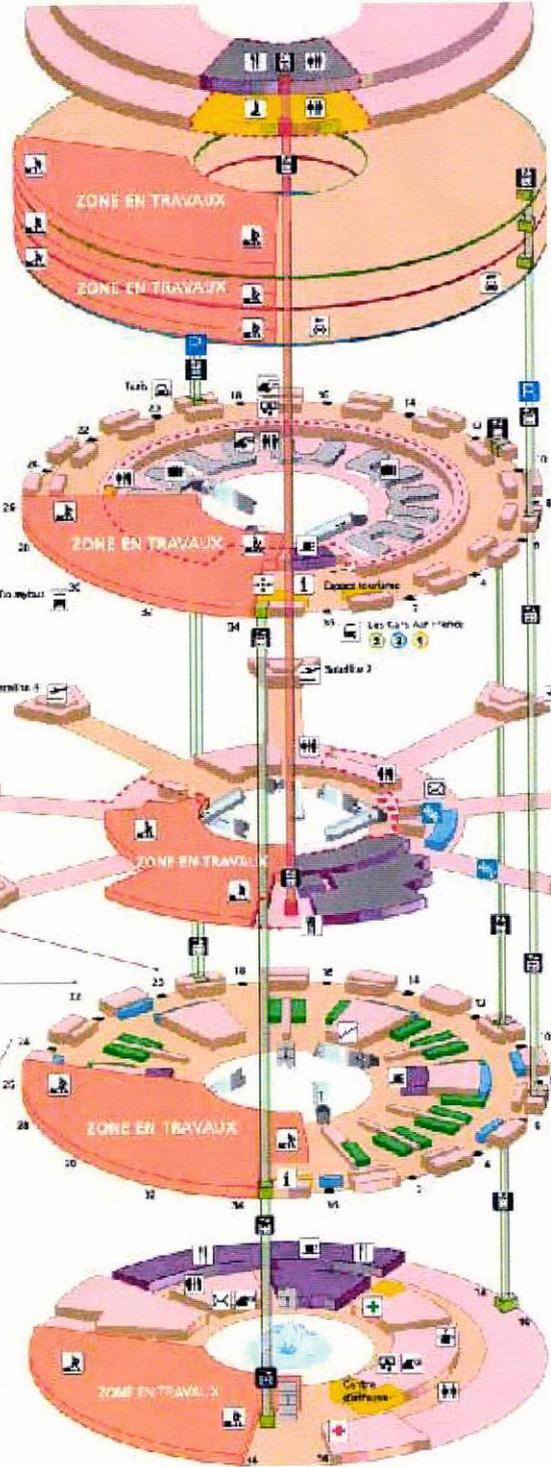
ANNEXE

Terminal 1

- Accès handicapés
- Car
- Check-in
- Départs
- Arrivées
- Correspondance
- Distributeurs de billets
- Espace bagages
- Bureau bagages
- Objets trouvés
- Point de rendez-vous
- Le Plus
- Information ADP
- Toilettes
- Centre médical
- Pharmacie
- Poste de stockage
- Utlis
- Taxis
- Terminal de entrées
- Accès
- Évacuation

- Réception ADP
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- 63
- 64
- 65
- 66
- 67
- 68
- 69
- 70
- 71
- 72
- 73
- 74
- 75
- 76
- 77
- 78
- 79
- 80
- 81
- 82
- 83
- 84
- 85
- 86
- 87
- 88
- 89
- 90
- 91
- 92
- 93
- 94
- 95
- 96
- 97
- 98
- 99
- 100

- Couloirs zones publiques
- Commerces hors douane
- Comptoirs compagnies et leur opérateurs
- Service ADP
- Zone d'entrée aéroport
- Zone publique
- Zone sans accès
- Zone de la police



- Niveau 11
Level 11
Passagers
Salles d'attente
- Niveau 10
Level 10
Toilettes hors douane
- Niveau 9
Level 9
- Niveau 8
Level 8
Lieux de culture
- Niveau 7
Level 7

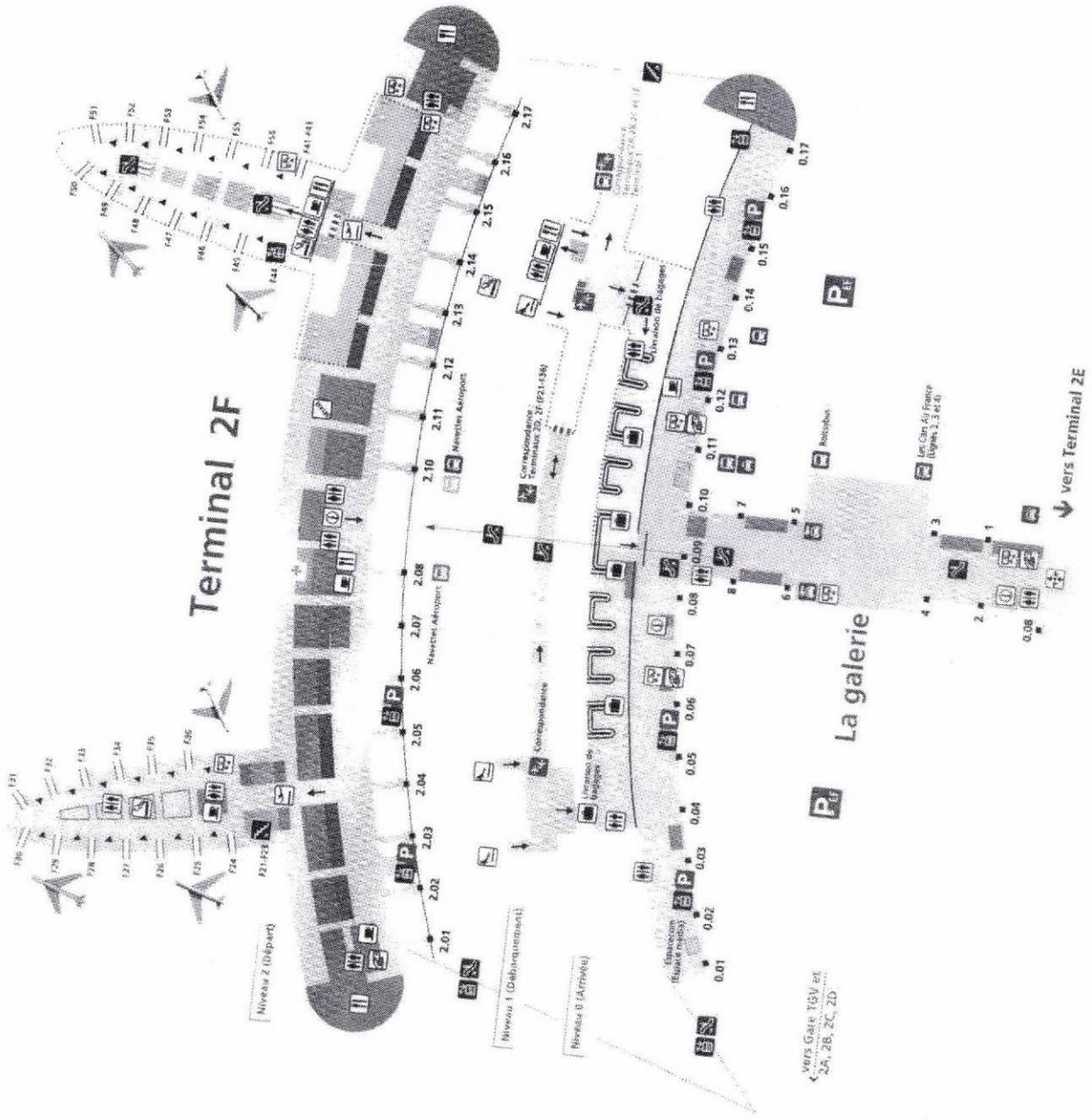
- Niveau 5
Level 5
Aérien

- Niveau 4
Level 4
Correspondance

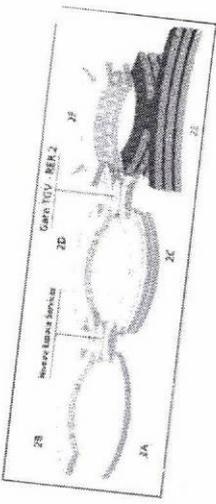
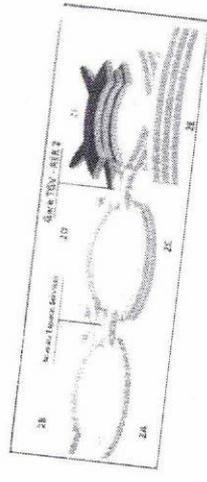
- Niveau 3
Level 3
Départs

- Niveau 2
Level 2
Bagages





Terminal 2F



VERS GARE TVV et
2A, 2B, 2C, 2D

vers Terminal 2E

WORLD TRENDS

Terminal Life: Going Everywhere, Being Nowhere

By JOHN LELAND

In the recent movie "The Terminal," the character played by Tom Hanks gets stuck in Kennedy International Airport for nine months, and discovers what many travelers are increasingly sensing: that airports have become their own worlds, laboratories for the latest forms of nourishment, commerce, entertainment, information, romance and fear.

As airport amenities and food courts have expanded, and security concerns have increased the time people spend in them, terminals have become more than places for departures, arrivals and lost luggage, yet remain less than destinations—without local history, tradition, religion or dialect, but borrowing bits of each of these from the people coursing through them.

"The Terminal" is just one of several recent byproducts of a culture that is slowly absorbing the sense that in a post-9/11 world, airports are neither what they once were, nor fully evolved into a singular something else. Where airplanes once served as a dramatic or comic vehicle (the "Airplane" movies; the Harrison Ford thriller "Air Force One"), the airport itself has become the star. Besides "The Terminal," there is the reality television series "Airline," which follows the strange experiences of Southwest Airlines personnel at Los Angeles International Airport and Midway Airport in Chicago. And Heather Locklear and Blair Underwood will headline a fall television series called "LAX," set in Los Angeles International.



This new interest in the airport as dramatic stage reflects the convergence of two changes in airports themselves. Since 2001, the extended security lines, random searches, armed soldiers and bomb-sniffing dogs have pushed the airport from the anonymous background of modern travel into the anxious foreground, where we are all both suspects and potential victims.

More than that, the airport now sits at the center of a tangle of American values that have been called into question by the terrorist attacks and unending war on terror: mobility, anonymity, rootedness, nationalism, diversity, homogeneity and globalism. "How would we be in an era

A 'postmodern metropolis' of waiting travelers.

where there is a distinct airport culture," said Pico Iyer, who has written extensively about life inside terminals, particularly at Los Angeles International. "They represent an image of the way more and more cities are going. It's a culture of nonculture. They're places where people from hundreds of countries congregate, not communicat-

ing, thrown together in generic space. I think they're the post-modern metropolis."

That is to say, functionally points of transition, they have become so culturally as well. "There's an odd sense of being nowhere," said Mark C. Taylor, author of "Confidence Games: Money and Markets in a World Without Redemption" and a professor of humanities, religion and architecture at Williams College and Columbia University. "It's almost as if they're designed to transport you without a sense of movement."

You leave one airport, Professor Taylor said, and the one you land in looks exactly the same, with the same stores, fast food

and cable news on television. He suggested that airports are not separate locations but nodes in a network of similar terminals, which collectively are crossed by currents of information, commerce, disease and risk.

Airports sacrifice a sense of place for a sense of occasion, said Karal Ann Marling, a professor of popular culture at the University of Minnesota. "Spielberg did something very smart in 'The Terminal' to emphasize that the airport is one giant shopping mall," Professor Marling said. "It's a dodge game we play with ourselves to pretend airports aren't airports. In that shopping world, it's obvious that the management is going to take great



Chris Haston/NBC; Tim Boyle/Getty Images, left

Airports comfort travelers with familiar sights and sounds. A new American show, "LAX," is based on the lives of airline workers in Los Angeles.

care of you and nothing evil can happen to you. It distracts travelers from the possibility that they will meet bin Laden on the next flight. How can you be afraid when there's a Gap next to you?"

Like the road, the airport is a nonplace, something encountered on the way to going somewhere else, better measured in time than distance. Now that it is unsafe to hitchhike, and affordable to fly, the terminal makes a better canvas for transition or self-discovery.

As such, it is the setting du jour for our narratives of romance, longing, adventure and intrigue.

"It's unlegislated territory," Mr. Iyer said. "It's a psychological limbo that becomes a meeting place of the human and posthuman—people are meeting loved ones, sending them off to war, meeting for funerals, all in the midst of a network of Body Shops, Sharper Images and other stores whose names even speak of displacement."

TEMOIGNAGES, ANECDOTES :

Sophie, vacancière occasionnelle : . « Ça s'est passé lors de mon voyage quand je partais en Grèce ; je partais toute seule. C'était déjà l'aventure et tout. Et j'arrive, je descends un escalier et je crois voir une tête que je connais mais je me suis dit « c'est pas possible, j'arrive en Grèce, c'est mon premier voyage long toute seule... ». Puis je vois cette personne et au moment où je me retourne, lui, il s'était retourné pour me voir (donc ça devait être cette personne en question) et en fait il a tourné la tête au moment où moi je tournais la mienne donc on s'est loupé et je pense que c'était la personne que je connaissais très bien, qui était en Grèce et qui lui parlait et moi j'arrivais. Et ça s'est passé en l'espace de quelques minutes et j'aurais pu lui courir après. Et en fait je ne l'ai pas fait parce que dans ma tête je partais pour être seule. Je me suis dit que c'est pas possible que ce soit ce mec là donc j'ai pas osé, aussi pour ça, de peur de me prendre un râteau et qu'il me dise « qu'est ce qu'elle a celle là ? » Donc je n'ai pas osé mais comme il s'est retourné je me suis dit que ça devait être lui. Il y avait le fait que j'avais envie d'être seule aussi.

Je me souviens que c'était dans les escaliers. J'étais arrivée dans la nuit. Dans ces escaliers il y avait un angle et en fait on ne pouvait pas se voir de loin. Il y avait le fait qu'il ait tourné la tête et en plus que ça tournait donc je l'avais complètement perdu de vue après.

. « Il y a un truc. Moi ça m'a toujours fait envie...,

Parce que mon père prenait souvent l'avion, donc on allait le chercher. Moi je trouvais ça toujours génial, être dans la salle d'embarquement, et en plus c'est toujours vitré et donc tu vois les gens, tu aimerais être avec eux mais bon, toi tu pars pas et j'ai toujours eu envie de me retrouver dans cette salle d'embarquement parce que je trouvais ça génial de s'envoler comme ça et donc quand je me suis retrouvée dedans, comme c'est pas souvent arrivé, et bien j'étais vachement contente, je me sentais grande, un peu comme mon père. »

Tiphaine, vacancière occasionnelle : . « C'était en 2001, quand on est allés en lune de fiançailles avec mon chéri. On était allés à Porto Rico et au voyage retour il y avait une escale dans l'aéroport de Philadelphie et on en a profité puisque c'était une escale de 4 heures pour aller visiter le centre commercial de Philadelphie qui n'était pas très loin. Donc on a pris un train, nous sommes allés dans ce centre commercial et nous avons acheté une très jolie paire de menottes avec de la moumoute rouge entre autres. Et au moment de revenir vers l'aéroport, nous nous rendîmes compte que les trains ne revenaient pas toutes les 10 minutes comme nous l'avions supposé au départ mais toutes les demi-heures. Nous arrivons donc à l'aéroport de Philadelphie avec un peu de retard, mais ce n'est pas encore trop tard. Nous nous précipitons avec nos bagages à mains à l'endroit où ils font un contrôle des bagages à mains, ça passe sous un tapis et il y a quelqu'un qui regarde dans une espèce de petite télé les rayons X. Et à ce moment là, la personne qui regarde fait une drôle de tête. On nous fait signe de nous arrêter. Nous contourmons et nous voyons sur la télé un joli sac, le mien, avec à l'intérieur une paire de menottes extrêmement bien visible. Et là ils ont commencé à s'agiter dans tous les sens parce que c'est dangereux d'amener des menottes dans un avion, parce que on peut faire une espèce de prise d'otages, prendre quelqu'un avec les menottes et tout. Alors on leur a expliqué que c'était un jouet et qu'on pouvait s'en libérer soi-même, tout seul, que ce n'étaient pas de vraies menottes, qu'il n'y avait pas de clé, que c'était pas dangereux (le tout en anglais évidemment ce qui était un petit peu compliqué parce qu'on ne parle pas très bien anglais) et la nénette qui faisait passer le détecteur avait un badge sur

lequel il y avait écrit (visiblement elle était chrétienne et fière de l'être) un truc du genre « proud to be chrétien ». Elle faisait à moitié la tête, elle a appelé sa supérieure qui, elle, était morte de rire. Elles ont discutées puis pendant ce temps là, l'avion était retardé, enfin il nous attendait. En fin de compte elle nous a emmené dans une espèce de bureau. De ce bureau elle a appelé le pilote et elle a demandé au pilote s'il acceptait de nous transporter sachant que dans nos bagages à mains, nous avions une paire de menottes ou s'il fallait nous confisquer l'objet. Evidemment nous étions morts de honte, on pleurait, on regardait nos pieds et finalement le pilote a accepté, et elle, morte de rire, nous a accompagnés à très grande vitesse vers la zone d'embarquement et nous sommes arrivés les derniers dans l'avion et on avait l'impression que tout le monde le savait et que tout le monde rigolait ! »

. « Et quand on est revenus du Maroc avec mon frère pour aller voir mes parents qui étaient en France, on était enfants non accompagnés et c'était ma grand mère qui était venue nous chercher... non ma tante et elle n'avait pas le même nom que nous. Et donc ils refusaient de nous confier à elle. Et donc on a attendu trois heures, avant que finalement nos parents soient obligés de faire le voyage pour venir nous chercher parce qu'il ne voulaient pas nous confier à notre tante. Voilà on était derrière une vitre et on pleurait. On la voyait, on était en face. C'était affreux. »

. « Et quand on est allé au Mexique, ils nous ont fait enlever nos chaussures. A. et moi on était pieds nus dans l'allée qui menait à l'avion, il y avait un dernier contrôle de flics (ils sont vraiment fous ces américains), c'était pour aller au Mexique mais on faisait d'abord une escale à Dallas, parce qu'il y avait un mec, en France, qui avait voulu se faire exploser avec des trucs sous ses semelles. On avait enlevé nos chaussures et on était pieds nus et évidemment ça puait parce qu'on avait de grosses chaussures de randonnées. On est rentrés dans l'avion avec nos chaussures à la main. Et ça aussi, c'était encore la honte.

J'étais super vexée qu'ils me demandent d'enlever mes chaussures. Je me suis dit mais putain j'ai pas une gueule de terroriste. Mais en fait si, c'est parce que on était, pas crade, mais pas habillé classe. Tous les gens qui étaient habillés classe ils n'avaient rien eu. Et nous on était là avec nos chaussures de rando. Allez hop enlevez vos chaussures ! »

. « Sinon, on a aussi perdu nos bagages. On est arrivé à l'aéroport et c'était à Munich et les bagages étaient partis à Venise. Ils m'ont donné une espèce de valisette avec dedans une brosse à dents et je ne sais pas quoi. C'est prévu pour au cas où tu égares tes bagages. C'était pas de ma faute, c'était la faute de ma mère qui est super stressée. Donc au lieu d'arriver trois heures en avance on est arrivée six heures en avance ce qui fait que le tapis d'embarquement il était parti pour Venise et pas pour le vol d'après. Voilà. C'est maman. »

Isabelle, vacancière très occasionnelle, a voyagé enfant et plus après, raconte donc, ses souvenirs d'enfant : . « C'est en tant que passager, j'avais 8 ans.

C'est la première fois que je partais de Bretagne et on a fait un voyage Paris-Los Angeles, Los Angeles-Tahiti et ça a duré énormément de temps et j'ai un souvenir très marquant de l'arrivée à Los Angeles. En fait on est arrivés dans une espèce de couloir, c'était démentiel, c'était un espace très large. Il y avait du monde mais de toutes les nationalités. Il y avait une espèce de mélange comme ça et on nous a proposé d'aller dans une salle pendant au moins six, sept heures, l'attente pour le prochain vol. C'était énorme. Il n'y avait pratiquement pas de fenêtres, tout le monde criait là dedans, enfin, il y avait énormément de bruit. Je vois ces grandes personnes de couleurs. Enfin, c'était très impressionnant. Et donc moi, à un moment je me suis endormie et ce qui m'a, en fait, marqué dans cette anecdote, c'est que ma mère était complètement paumée. Et mon frère qui avait donc quatre ans de plus que moi, 12 ans un truc comme ça, essayait de maîtriser la situation en parlant anglais et en fait, il ne maîtrisait rien du tout et là je ne me sentais pas du tout en sécurité parce que ma mère ne

captait rien non plus. On a donc attendu, j'étais très mal à l'aise, mes deux frères et ma mère aussi. Puis après, on est repartis en avion et je n'en garde pas forcément un bon souvenir. Je vois beaucoup de mouvement, beaucoup de langues que je ne connaissais pas. C'est ça qui m'a marqué. »

. « En tant que personne qui attend. On attendait des amis de mes parents et à cette époque là j'étais encore à Tahiti. Et, ce qui m'avait marqué, c'est que c'étaient des gens que je ne connaissais pas et qu'on avait vus à travers une vitre. C'était assez drôle de voir les mimes, enfin cette espèce de communication qu'il y avait avec cette séparation du vitrage. Et on voyait vraiment tout le trajet, de l'arrivée, après des bagages, et la douane et tout ça, jusqu'à les voir et capter le son. Et c'était étrange. Ça m'avait beaucoup plu. »

Jérémy vacancier occasionnel, a néanmoins côtoyé l'aéroport sous toutes ses formes et dans toutes les conditions. En a retiré beaucoup de ressenti mais une seule anecdote : . « Des anecdotes ... à part quand on est parti en Ecosse. La météo était très mauvaise et il y avait plus d'angoisses d'accidents. Il y avait des choses qui émergeaient sinon. Ça fait plus partie du côté un peu folklorique, du côté rigolo du voyage. C'est quand on est arrivé en Ecosse par ex., on est allés juste passer le réveillon du nouvel an là-bas et on est arrivé là-bas, tout était paralysé à cause de la neige. Donc t'atterris, t'as une montagne de neige partout. Tous les trams, tous les trucs étaient coincés donc ça prolonge cette impression de temps qui s'arrête à un moment donné. T'arrives, t'atterris, tout est figé. Donc t'es dans un autre monde... C'est marrant parce que la notion d'aéroport dont l'aspect hors du temps qui s'arrête souvent au moment où tu sors de l'aéroport, où tu montes dans ta voiture ou dans ton taxi, dans un quelconque moyen de transport pour quitter ce lieu là, elle s'est prolongée... cette impression hors du temps, elle s'est prolongée jusqu'à ce que finalement on soit presque arrivés à l'hôtel où on allait ou du moins la chambre, l'auberge où on était où là on a posé nos valises. Ce temps s'est prolongé dans cette... on peut faire la comparaison avec l'hiver où tout est bloqué un moment donné. Le temps est figé, est gelé. »

Danielle D. , vacancière invétérée, arpente et dissèque les aéroports: . « Je suis partie en Egypte, en fait, avec ma sœur et c'était en voyage pas cher. Donc c'étaient des vols charters, donc tu partais à deux heures du matin. Et en fait les compagnies t'amenaient vachement plus tôt parce qu'elles ne voulaient pas te prendre en charge à deux heures du matin donc elles t'amenaient genre à neuf heures du soir dans l'aéroport et tu devais attendre dans l'aéroport jusqu'à deux heures du matin. Et donc, là c'était à Louxor, et il y avait genre trois bancs et après tous les autres étaient par terre, en attendant par terre sur ses bagages à moitié en train de dormir. Ça c'était assez incroyable. On était rentrées de ce voyage complètement mortes de fatigue et en fait le souvenir enfin dans tout ce qui est vol, enfin, vol charter etc. tu as soit des vols à pas d'heure, soit hyper tôt le matin, soit tard dans la nuit, ou alors t'as plein de transits intermédiaires.

Alors quand je suis allée en Chine, j'ai fait trois stops, deux escales : d'abord une en Turquie, à Istanbul, ensuite une à Doubaï et après on est arrivées en Chine. C'est rigolo en fait parce que quand tu arrives dans un aéroport, moi je trouve que ça donne un peu l'identité du pays où tu passes, tu as une espèce de stéréotype comme ça. Comme à Doubaï tu as... On était rentrées et j'avais l'impression d'être dans un dessin animé de Tintin tu vois. Tu voyais les hommes avec leur grand foulard autour de la tête etc. leurs grandes djellabas toutes blanches avec le truc noir, le bandeau noir autour de la tête et qui marchaient ; il n'y avait que des hommes qui marchaient dans l'aéroport et c'est un aéroport hyper luxueux avec des palmiers en or, tu vois, en métal mais dorés, tout dorés au milieu de l'aéroport, du marbre tout partout... que des écrans plats gigantesques pour annoncer les départs des avions. Et

forcément quand tu atterris dans ces aéroports tu as deux heures d'escale pour ravitaillement d'essence etc. tu te rends bien compte que tu n'es pas dans un lieu neutre. Que tu es dans un certains pays, dans une certaine culture et ils te mettent ça en avant même si dans les duty-free c'est toujours les mêmes choses qui se vendent, tu as beau perdre ton temps là dedans ça marque toujours l'identité du lieu, du pays que tu traverses. »

. « Par ex. avec ma sœur on avait fait... on est un peu débiles dans un aéroport quand on est ensemble toutes les deux parce qu'on ne sait pas quoi faire alors encore une fois on essaie de faire des jeux et tout ça...

Donc ça c'était à l'aller pour partir en Egypte. C'était au moment des attentats à Paris, nous vivant dans le sud de la France on n'avait pas du tout eu peur de ces attentats donc on était pas du tout au courant, entre guillemets, qu'il y a avait Vigipirate etc. et donc on était avec un chariot et on faisait un peu les connes puis, tout d'un coup, on voit un grand espace devant nous. Personne. On était là « génial ». On a commencé à faire une course de caddy, en fait dans cette grande salle d'attente et puis, tout d'un coup, il y a deux grands policiers qui sont arrivés vers nous en courant, en nous arrêtant. On ne comprenait pas pourquoi. Et en fait il y avait un colis piégé et ils venaient d'évacuer la salle. Et nous, on était les deux seules connes à faire une course de caddy au milieu, on s'est sentie mais ridicule, tu sais ! Les policiers, ils nous disaient évidemment : » mais qu'est ce que vous faites là, vous ne savez pas qu'on est en train de faire exploser un colis piégé ? Tout le monde nous regardait de l'autre côté de la barrière qui était évidemment dans un coin qu'on avait pas vu et voilà. Donc des fois les jeux, ce n'est pas génial. C'est dangereux ! »

Mireille, vacancière occasionnelle : . « Oui, j'y suis allée une fois (dans les duty free) à Vienne avec ma fille. Les bagages étaient enregistrés, tout était bien, on avait du temps. On s'est dit « tiens, on va peut être pouvoir apporter des petits trucs, on va voir ce qu'il y a. » On traînait, bien décontractées, dans un endroit où on ne connaissait personne, tout à fait anonymes et tout d'un coup, au haut parleur on donne nos deux noms : madame et mademoiselle untel sont attendues à l'embarquement... sur le coup, on a eu d'abord un étonnement (parce que d'entendre notre nom, à Vienne, où on connaît personne, dans cet endroit complètement anonyme, d'entendre notre nom c'était un peu surprenant) puis, un fou rire, on s'est dit houlà on a fait une bêtise, on est en retard, « qu'est ce qui se passe ? » et puis au bout de la deuxième ou troisième fois qu'on a entendu notre nom c'était plus drôle du tout. On a commencé à speeder, à courir et voilà, on n'attendait plus que nous. On est arrivées un peu penaudes, mais bien accueillies, et amusées en même temps. »

. « Une autre anecdote. Quand on est revenues de New York, les bagages n'avaient pas suivi. Alors on a dû attendre, une heure, deux heures, les bagages n'arrivent pas. Tu te demandes ce qui se passe et après, il y a des papiers à remplir etc... Adresse... C'est pour ça, il faut prévoir aussi, quand tu as des médicaments à prendre, quand tu as quelque chose d'important, de le mettre dans ton sac. Ce que je ne savais pas, parce que c'est vrai que quand tes bagages n'arrivent pas tu es embêtée et 2-3 jours après, il y a une camionnette Air France qui a apporté les bagages. Ils étaient écrabouillés mais bon, rien n'était perdu. C'était en arrivant à Paris. C'était pour le voyage du retour. D'ailleurs, c'était moins gênant que si ça avait été au départ. Parce que, on arrive chez soi, on a toujours des fringues des choses à mettre mais j'imagine que quand tu arrives quelque part et que tu n'as pas tes bagages qui suivent, que tu restes 1 semaine et que tes bagages arrivent 3 ou 4 jours après, ça peut être un peu gênant, même très gênant. »

. « A Berlin, l'aéroport est tout petit. C'est curieux, il y a peu d'avions qui desservent Berlin, tout compte fait. Et comme on est allés à l'aéroport en bus, on n'a pas trop bien calculé le temps, on est arrivés trop tôt. Il n'y avait rien du tout. Donc on s'est installés à un bar, pareil, et là c'était marrant d'observer les gens et puis bon.

C'est là qu'on a vu un monsieur qui prenait un café avec un gros gâteau à la crème et la dame, en face, une bière avec saucisse... le contraste était assez surprenant. »

Ricardo, voyageur régulier : « J'ai voyagé pas mal en avion, mais normalement ça se passait très bien. Sauf une fois : je venais de Londres, on devait prendre un avion d'une compagnie aérienne espagnole, qui pendant ce temps là avait disparu. Comment dire... économiquement elle avait fait faillite, alors tous les vols étaient suspendus. On était avec un groupe d'amis, on avait passé un moment en Angleterre pour apprendre à parler un peu l'anglais, et au retour, ils ont passé finalement un contrat avec une autre compagnie, une compagnie aérienne qui venait d'Egypte, mais le jour d'après. Alors on a passé toute la nuit dans l'aéroport, on n'a pas dormi bien sûr et c'est tout à fait spécial. Après on se retrouve avec l'aéroport qui se vide complètement, sauf quelques personnes qui nettoient, on n'avait même pas le droit de se faire rembourser, d'avoir des chambres ou quoi que ce soit, parce que la compagnie qui était responsable n'était plus là, il n'y avait personne à qui pouvoir demander le remboursement des billets ou une chambre. Et ça nous a fait une nuit entière à l'aéroport, on a même fait un petit match de football avec un ballon qu'on avait, dans les grandes salles d'attente où il n'y avait absolument personne. C'était un peu spécial, oui, mais... c'est un peu loin ! »

« Des fois aussi, c'est un autobus qui t'emmène jusqu'à l'avion. Il y a même une fois, on était déjà dans le bus et il paraît qu'il y a eu un problème technique dans l'avion, alors, comme ils ne savaient pas très bien quoi faire avec nous, ils ne savaient pas s'ils nous renvoyaient dans la salle d'attente ou s'ils nous faisaient attendre dans le bus, mais il faisait tellement chaud ! Alors ils nous ont fait, premièrement attendre dans le bus, et tu ne peux pas sortir parce que comme c'est des pistes d'envol alors c'est interdit, alors finalement il y a le conducteur, oui, le chauffeur qui est venu et nous a promenés un peu partout dans l'aéroport, il nous a expliqué : « de toute façon il va y avoir un quart d'heure d'attente, c'est quand même un peu con de rester ici, alors je vais vous promener et vous montrer l'aéroport. » On a fait un petit quart d'heure, tout le monde debout là en train d'essayer de s'accrocher et lui il nous a montré tous les...ça c'est... une espèce de visite guidée de l'intérieur de la piste ! »

Magali, avait l'habitude de prendre l'avion : « ... Je me souviens de CDG...dans la salle d'attente... j'attendais qu'on m'appelle ce jour là, tout le monde passait devant moi : le Marseille, le Bordeaux...je crois qu'il y a Marseille, Bordeaux, Nice et Toulouse, ça dessert le sud, et je me souviens que je n'avais pas vraiment envie de parler ce jour là, que dans ces espaces là généralement j'aime bien observer ce qui pourrait se passer etc...mais être assez seule tout en ayant le théâtre devant moi, et il y avait un gars qui me demandait de garder sa valise parce qu'il avait oublié son ticket d'embarquement (un truc qui est quand même fou) au scanner, non il l'avait oublié dans sa valise qu'il avait enregistrée, c'est le truc énorme à ne pas faire, qui peut causer beaucoup de stress à tout le monde et je me souviens être restée avec sa valise qui était énorme, et en plus c'était la vague où il y avait le gars qui avait mis de la poudre dans ses semelles et tout (San ku kaï, la bataille), d'avoir eu l'air bête avec cette valise à côté de moi et d'avoir sorti un bruit de ma bouche, je ne sais pas comment, pour lui garder sa valise et ça a duré...ça a duré...et je me disais « le gars ne va pas revenir, ça va exploser, je vais être dans la m...j'avais envie de m'asseoir, je n'osais pas trop la prendre, la déplacer, pour qu'il me retrouve. ...et si jamais on demande l'embarquement (parce que moi j'étais prête à être appelée, mais il y avait du retard, à chaque fois ça décalait) je me disais « on va m'appeler, qu'est ce que je fais de sa valise, et tout, est ce que je dois faire l'effort de la donner à quelqu'un d'autre »...je n'ai pas envie de parler dans ces espaces là. Le gars revient (il était complètement à l'ouest ; je crois que c'était un anglais ou je ne sais plus trop quoi. Et puis, il me disait « gardez bien mon bagage parce qu'il y a un ordinateur portable dedans et tout, il était louche, on ne peut plus louche, en insistant sur la valeur de sa valise qui allait m'exploser dessus !) je peux donc enfin m'asseoir, l'avion a encore du retard... encore du retard... et puis là, il y a un

guadeloupéen qui commence à me raconter je ne sais trop quoi, il m'a tenu la jambe pendant 20 minutes, enfin le temps qu'on décale à chaque fois mon avion et qu'il se fasse enfin appeler, parce qu'il allait à Bordeaux, et il voulait absolument me laisser son numéro de téléphone, enfin le gars lourd par excellence ! Et voilà. De fil en aiguille, ils ont fini par m'appeler, j'ai trouvé ma place... à chaque fois c'est rigolo quand je cherche ma place, je me dis « Ah ! est ce que je pourrais être à côté d'un beau mec pour une fois, et pas de... » ...

« J'aurais pu te raconter Nice, quand tu es dans le hall de l'aéroport et que tu vois des gens et c'est des gens connus, c'est assez rigolo, tu les vois sous un autre jour., tu te dis « qu'est ce qu'il vont bien pouvoir faire » etc... et je me souviens que ce jour là j'avais vu Carla Bruni avec sa guitare, c'était avant qu'elle sorte son CD et je disais à mon père « tiens c'est Carla Bruni » et c'était assez amusant de voir qu'elle avait une guitare et qu'elle était avec son copain etc... je me suis dis « tiens elle fait de la musique » je sais pas quoi, et puis j'ai pris l'avion avec elle finalement.

« Sinon, j'ai été marquée aussi par les deux voyages aux Etats- Unis parce que on était en groupe... Et surtout le premier voyage : on nous avait tous habillé avec des baby gros bleus et des bandanas jaune fluo pour pas nous perdre. C'était assez marrant, toutes les étapes, les photos que tu peux prendre, qui sont complètement pourries... et au final elles sont complètement noires, tu vois personne dessus. Les deux voyages, oui, si je réfléchis bien, je pense que je pourrais décrire et revoir des choses, mais là il ne me revient pas grand chose à part les couleurs des bandanas, les baby gros et les déplacement de groupe.

Et puis l'hôtesse de l'air qui était assez énorme et qui ressemblait à Benny Hill avec un badge qui était gros comme ça, proportionné à sa carrure avec marqué « I am beautiful » ou je ne sais pas quoi. Elle était trop drôle, parce que les hôtesse de l'air, généralement tu as le stéréotype de la femme bien foutue dans son petit costume etc...et elle, elle était vraiment énorme, au summum du vulgaire. »

« J'étais en classe de CM2 la première fois que je suis allée aux Etats Unis, et ils n'ont plus voulu de nous au retour. Je crois que c'était Air France à l'aller., ils n'ont plus voulu de nous au retour tellement on avait saccagé l'avion ! Tu mets une classe de CM2 de milieux sociaux plus ou moins aisés, c'était une école de prolo quand même il faut le dire, on avait peinturluré l'avion avec de la macédoine parce que à 4h ils avaient eu la bonne idée de nous servir de la macédoine, à des enfants !... »

Nicolas, voyage beaucoup autant pour son plaisir que pour son travail : . « Je me souviens une fois dans cette aérogare, j'attendais patiemment mon vol pour Athènes dans les salles d'embarquement sous la verrière. Il faisait bon vivre, j'avais mon Libé, mon Monde, mon SVM Mac et je tournais tranquillement mes pages sans être vraiment concentré dessus. C'était un prétexte mais je préférais regarder les gens qui arrivaient pour prendre le même avion que moi. C'est un exercice que j'aime bien et je choisis souvent le siège pour attendre pour répondre à ce plaisir : regarder la vie de l'aérogare, regarder les gens, la vie, ... les gens qui partent en voyage pour la première fois, les blasés, les stressés, les gens tristes, ceux heureux... c'est un concentré de nos vies sociales mais en plus ouvert ...sur des pays que l'on ne connaît pas. C'est amusant d'imaginer ce que les gens font ici ... bref, à ce moment là, j'avais déjà repéré un ou deux gars très grands. A force de regarder, je m'aperçois qu'en fait il s'agit d'une équipe de basket. Je vois qu'ils portent tous le même haut de survêtement. Il faut le vivre pour se rendre compte mais je t'assure que quand une dizaine de personnes sont autour de toi, une dizaine de personne d'aussi grande taille, le rapport à l'espace, au mobilier change vraiment... ce sont des gars qui font tous minimum 2m, toi t'es à côté t'as l'impression d'être un gamin. Même dans la salle d'embarquement, du coup, autour du comptoir d'embarquement, tout semblait plus petit.... et dans l'avion je te raconte pas ... t'avais l'impression qu'ils rentreraient pas tous ... ils dépassaient de leur sièges ... Les hôtesse étaient amusées, les autres passagers aussi. Je crois qu'on partageait ce constat, nous les gens de "petite taille".... »

. « J'aimerais avoir
une caméra pour filmer ça ... aujourd'hui ce n'est plus particulièrement exceptionnel mais c'est vrai
qu'on en voit souvent dans les aéroports. Un homme à côté de moi, un italien, tient une réunion de
travail connecté à l'oreillette de son portable. C'est étonnant de voir comment, juste avec ce lien
sonore, tout l'espace se gomme pour lui. Il est assis à côté de moi, compulse les différents mails qu'il
traite, joue avec son stylo, se positionne comme si son interlocuteur était assis en face de lui... il se
lève maintenant, parcours de droite à gauche le hall d'embarquement, ponctuant le rythme de son
pas par des "hummm, hummm, si, si, daccordo ..." Puis prend la parole et c'est dingue ce mec, il ne paye
pas son forfait parce que là, il parle longtemps.... Ce qui est dingue, c'est que ce
gars est un pro : il ne hurle pas comme moi quand j'ai un interlocuteur lointain ... il parle à voix
normal et se réapproprie complètement l'espace ... je dois le déranger en fait ! Quel est le statut de
ces espaces pour celui qui agit ainsi. Il baigne dans l'atmosphère de l'aéroport, dans les passages des
voyageurs, les sons des valises, des groupes qui s'impatientent de l'embarquement et pourtant, il est
ailleurs. Il ne cherche pas à s'isoler, il entend parfaitement le monde auquel il s'est connecté et le
monde sonore dans lequel il est physiquement ... il mixe en direct live ! Du coup pour moi qui
l'observe, c'est toujours étonnant... de voir quelqu'un parler tout seul à voix haute ...

