

LES FRANGES DE L'AÉROPORT PARIS CHARLES DE GAULLE, UN SOCLE SUR LEQUEL S'APPUYER POUR IMAGINER "L'APRÈS" ?

Lisières, trajectoires, mutations, réversibilité, système aéroportuaire, infrastructures

L'aéroport Paris Charles de Gaulle, grand-œuvre du Paris Pompidolien, est aujourd'hui l'une des principales portes d'entrée de la région île-de-France et plus largement, du pays. Depuis l'international dès 1974, avec l'inauguration de l'aéroport, et depuis l'Europe, via un réseau routier et ferroviaire qui se déploie sans cesse.

Pensé comme une annexe de la "région capitale" ¹ l'aéroport de Roissy constitue une interface paysagère singulière. En effet, au delà des 32 km² couverts par l'aéroport, s'ajoute les infrastructures qui lui sont associées : hangars, entrepôts, débarcadères, stationnements, talus anti-bruit, fossés drainants, tunnels, ronds-points, bretelles d'accès et tant d'autres. Cet ensemble d'aménagements et d'équipements, qui permettent les activités économiques et techniques du système aéroportuaire, s'imposent sur un territoire traditionnellement agricole et faiblement artificialisé : la Plaine de France.

Dotée d'une topographie fine et discrète, elle présente de vastes étendues fertiles, exploitées de longue date par l'agriculture intensive. Elle y valorise les sols profonds et limoneux en cultivant de manière presque exclusive blé, orge, betterave, pomme de terre et maïs.

En dépit de ses qualités agricoles, ce territoire ouvert a été convoité par les pouvoirs publics pour l'implantation de l'aéroport grâce, entre autres, à sa faible urbanisation d'alors et à sa proximité à Paris. En effet, ne sépare l'aéroport de l'Opéra Garnier qu'une vingtaine de kilomètres, par ailleurs couverts par le service Roissybus qui en assure la liaison directe. Des connexions multimodales nombreuses et complémentaires témoignent de la volonté d'accroître l'efficacité du système aéroportuaire notamment dans sa capacité à écouler et à réguler les flux.

À l'inverse de certains aéroports de province dont l'existence est mise en question face aux politiques étatiques qui encouragent l'usage du train (report modal), l'heure ne semble donc pas encore à la fermeture de Roissy CDG.

En effet, si la crise sanitaire a, un temps, rendu incertain l'avenir du transport aérien, les liaisons ont rapidement repris leurs va-et-vient tapageurs. Les marqueurs de la présence de l'aéroport sont nombreux, parfois éphémères ou cycliques, parfois pérennes, les forêts de pylônes électriques en étant peut-être l'une des incarnations. Le système aéroportuaire laisse ainsi son empreinte et impose son rythme aux territoires proches et plus lointains qui sont sous son influence. En témoigne d'ailleurs le nom d'usage que les français lui attribue, librement inspiré du nom de l'un des villages qu'il colonise, "Roissy". Cela traduit l'essor du transport aérien et les perspectives de développement de la région parisienne.

En ce sens, le groupe ADP, exploitant de l'aéroport, souhaite développer le concept de "ville aéroportuaire avec notamment Roissypole, la plus vaste Airport City au monde", c'est-à-dire "un pôle urbain qui fonctionne pratiquement en continu et qui attire d'autres types d'usages que ceux directement lié au transport aérien".² Également, John Kasarda, universitaire américain et expert du transport aérien a, quant à lui, utilisé le mot d' "aérotropolis". Il considère que "les aéroports dessineront le développement urbain et l'implantation des entreprises au XXI^e siècle" comme l'ont fait les autoroutes, les chemins de fer et les ports avant eux.

Ici, les infrastructures édifiées en réponse au développement de l'aéroport sont à l'image de la ville qu'elles épousent, elles sont diversifiées et, pour la plupart, d'envergure. Elles ont, comme l'infrastructure iconique qu'elles accompagnent, été pensées pour durer. Cependant, le XXI^e siècle pourra-t-il assurer la pérennité du système aéroportuaire, particulièrement dépendant de la production de pétrole ?

De plus, si le potentiel de certains lieux semble évident à l'image du «Triangle de Gonesse»³, qui nourrit les convoitises, d'autres parties de l'engrenage aéroportuaire me questionnent. Que se passe-t-il à la frontière de l'espace privé et public, quel regard poser sur l'à-côté ?

Je prends le parti d'étudier ces lieux dont on ne sait pas exactement s'ils vivent grâce, ou disparaissent à cause de l'aéroport. Ils sont parfois tout autant solidarisés au système que marginalisés par ce dernier. On y fait passer les méandres des réseaux, à l'image de la future portion de l' A104, dont le chantier creuse désormais un gouffre entre les talus de l'aéroport et l'entrée du Mesnil-Alemot. Parfois, ces espaces permettent de "faire le pont" d'autres fois ils incarnent des ruptures, qui sont à analyser.

Pour questionner ces espaces il me semble intéressant de les considérer comme des lisières. À l'instar de ces dernières, habituellement citées pour qualifier l'orée d'une forêt, ces lieux permettraient d'affirmer, selon Michel Corajoud, tout à la fois la "présence des choses" en même temps qu'ils "les estompent pour les faire coexister et les fondre dans un milieu plus vaste". Ils sont des zones de transition, ce qui implique un fonctionnement théoriquement unique. Les lisières urbaines empreintent cette caractéristique à la définition originelle des lisières forestières. Ce sont des paysages composites, mouvants et résiduels, nés du métissage dont ils sont les témoins, et dont la condition dépend, autant qu'elle peut l'influencer, du système global dans lequel ils s'inscrivent.

1. Expression citée dans le rapport de présentation Tome 1 du SCOT de Roissy Pays de France.

2. Définition d'Étienne Berthon de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France.

3. Espace de 750 ha au sol particulièrement fertile et situé entre les aéroports du Bourget et de Paris CDG. Sur cette superficie, 400 ha de terres agricoles y sont protégées et 280 ha sont potentiellement aménageables.