

Concorde en Terminal 1

In het recentste nummer van het tijdschrift *Rekto / Verso* werd een korte, interessante bijdrage opgenomen van Arnaud Hendrickx, architect en onderzoeker. De titel van het stuk: "Charles De Gaulle, Terminal 1", met als illustratie een foto van de elegante Concorde boven de snelweg. De tekst begint met: "Per definitie lijken nostalgie en moderniteit onverenigbaar. Nostalgie kijkt achteruit naar een verleden dat beter was, moderniteit kijkt vooruit naar een toekomst die beter zal zijn. Maar vandaag kennen we ook een verlangen naar een verleden dat beter was omdat het dacht dat de toekomst beter zou zijn: een nostalgie naar moderniteit".

Voor de auteur is de Concorde "een zorgvuldig vormgegeven belichaming van vooruitgangdenken, een technologisch project met een epische dimensie". Het eerste passagierstoestel dat vlugger kon vliegen dan de snelheid van het geluid, een uiting van een geloof in de maakbare toekomst. Van de Concorde werden er amper 20 toestellen gemaakt, het vliegtuig was één van de prestigeprojecten van de Franse en Britse regering. De eerste vlucht vond plaats in 1969, op het einde van de Golden Sixties. De laatste vlucht was in 2003 en ondertussen was de vliegtuigindustrie compleet veranderd.



Men kan de vraag stellen of het annuleren van het Concorde project een stap terug is, een einde aan onderneming met de nostalgie naar moderniteit. Vorig jaar bezocht ik Toulouse, niet enkel de schitterende kerken, maar ook het productiecentrum van Airbus. Voor het nieuw bezoekerscentrum staat een Concorde de gasten te verwelkomen. Iedereen is ervan onder de indruk hoe klein dit toestel is, het heeft bijna van de dimensie van een sportvliegtuig. Zeker na een bezoek aan de montage eenheid van de Airbus A380, een mega toestel dat toelaat maximaal 853 passagiers te transporteren. Terwijl de Concorde, gezien de kostprijs van een ticket, bestemd was voor de opper-high class in de samenleving, werd gekozen voor een totaal andere benadering van de luchtvaart. A380 heeft niet de slankheid van de Concorde en vliegt veel trager. Maar is dit een achteruitgang? Voor de productie van de Concorde werd massa publieksgeld in het project gepompt terwijl de bouw van de A380 en de andere modellen winstgevend is en een gehele regio rond Toulouse werkgelegenheid weet te geven.

Arnaud Hendrickx schrijft met enige nostalgie over de eerste terminal van de luchthaven in Roissy. Le Bourget ten noorden van Parijs en Orly, gelegen ten zuiden van Parijs, werden te klein gezien de grote toename van het luchtverkeer. Zo nam de Franse Regering de beslissing een derde, grote luchthaven Paris CDG op te trekken in een compleet gaaf landelijk gebied. De foto's van tijdens of juist na de bouwfase tonen een agrarische site waar net een ronde UFO een landing heeft gemaakt, geen paleis van staal en glas, wel een erg gesloten volume in beton. De ronde schijf staat op elegante kolommen met aan de bovenzijde een opsplitsing. Het is een luchthavengebouw zonder voor of achtergevel, een gebouw als een ronde tempel uit de 20^{ste} eeuw, ter ere van de ontdekking dat via de stuwkracht het vliegen mogelijk werd. Het beeld van de autonome vorm wordt versterkt door de verbindingen naar de gates, waar de vliegtuigen 'aanmeren', ondergronds aan te brengen. Eenmaal verbleef ik in Terminal 1, op weg naar Zuid-Amerika, een ervaring die mij is bijgebleven. Tijdens deze reis naar Buenos Aires ontmoette ik Paul Andreu (°1938) die ook een lezing kwam geven tijdens de architectuurbiënnale van Argentinië. Het is een innemende man die wereldnaam heeft gemaakt met de bouw van de luchthaven van Parijs en andere Franse luchthavens. Toen hij Terminal 1 ontwierp was hij amper veertig jaar. Na een lange loopbaan bij de overheid startte hij in de jaren '90 zijn eigen bureau en ontwierp een

aantal schitterende projecten. Zijn meest gekende gebouw is de Opera van Beijing.

In de taxi richting luchthaven vertelde hij dat de eerste terminal werd opgetrokken als nationaal project, de uitbouw van een nieuwe luchthaven kreeg de hoogste prioriteit. Terminal 1 werd gebouwd zonder bouwvergunning en milieurapporten. Het gebouw, opgetrokken in een recordtijd, werd in 1974 ingehuldigd, de periode met de eerste oliecrisis.

De tijdsomstandigheden staan in fel contrast tot vandaag waarbij grote infrastructuurwerken nauwelijks kunnen worden gerealiseerd door te complexe regelgeving en een veelheid aan vereiste rapporten. Sommigen hebben nostalgie naar die tijd toen infrastructuur projecten mogelijk waren en niet werden tegengewerkt door allerlei juridische procedures en belangengroepen die vaak enkel eigenbelang voor ogen hebben en niet het algemeen belang. Anderen zullen argumenteren dat juist door inspraak en een erg complexe besluitvorming grote projecten meer gedragen worden door de bevolking.

Marc Dubois
Juni 2016.