

AÉROGARE N° 2
 AÉROPORT DE NICE
 CÔTE D'AZUR
 NICE (FRANCE)
 PAR
 PAUL ANDREU
 PHOTOGRAPHIES DE
 PAUL MAURER

AUTOMNE / HIVER 1988

L'aérogare n° 2 de Nice est le premier élément d'un ensemble qui sera construit en trois ou quatre phases successives, le long du Var, dans une zone dont le développement a été rendu possible par l'adjonction de terrains nouveaux, repris sur la mer, à l'embouchure du fleuve.

La configuration finale de cet ensemble n'est, de volonté délibérée, qu'esquissée, avec un degré de précision qui, défini par la nature particulière de chaque ouvrage, reste aussi faible que possible. Les aires de stationnement d'avions, à un degré moindre les routes, qui sont des éléments qui exigent une grande continuité géométrique et technique, ont été définis avec une précision assez grande. Le bâtiment, au contraire, n'est que peu déterminé pour ses phases ultérieures de construction : il est conçu comme un élément autonome, de dimensions invariables, séparé et relié de l'élément suivant, inconnu, par un élément de jonction dont seules la trace en plan et la hauteur sont fixées. Un hôtel, dont l'exploitation doit accompagner celle des restaurants, a été prévu au départ de la composition. Pour diverses raisons la construction en a été retardée, ce qui affaiblit, momentanément, la logique du projet qui est celle d'une composition ouverte, en contrepoint, étirée dans le temps, dont il sera intéressant de voir quelles variations ou quelles mutations il génère, et pour quelles raisons. Ce mode de développement, par générations successives, est, dans ce cas particulier, beaucoup plus efficace que les deux modes concurrents : le développement sur soi-même d'un objet volontairement non fini à chaque stade, qui fait subir aux usagers un désagrément qui, lui non plus, ne finit pas, et le développement par modules identiques, trop rigide.

L'aérogare n° 2 est utilisée pour le trafic entre Nice et Paris, trafic très dense, assuré par deux compagnies, avec des avions de grande capacité, et, d'une manière qui évoluera dans le temps mais qui est faible aujourd'hui, pour d'autres lignes intérieures. C'est donc une aérogare dont le programme est simple, qui doit avant tout permettre un écoulement rapide et efficace du trafic. L'existence de lignes internationales se terminant à Nice après une première escale en France, au cours de laquelle a lieu le contrôle de l'immigration mais pas celui par la douane des bagages de soute, a exigé qu'il soit possible d'isoler un des tapis à bagages, ce

Le parti adopté comporte deux niveaux, le niveau bas pour les arrivées, le niveau haut pour les départs. Cette disposition, très classique, a été préférée à celle à un seul niveau de l'aérogare n° 2 de Roissy pour deux raisons : elle consomme moins de terrain, et celui-ci est rare sur l'aéroport de Nice ; elle permet au rez-de-chaussée un développement important des services routiers à l'arrivée et en particulier, le stationnement de nombreux cars de groupe.

Pour des raisons de sécurité, comme dans toutes les aérogares récentes, les circuits de départ et d'arrivée sont indépendants : c'est ce qui explique l'existence d'une galerie longitudinale d'accès aux passerelles et la position des escaliers menant à l'étage d'arrivée. (suite page 16)

Maîtrise d'œuvre Aéroports de Paris

Architectes : Paul ANDREU, Architecte en Chef d'Aéroports de Paris, Pierre-Michel DELPEUCH, Chef de Projet, Jean-Michel FOURCADE, François PRESTAT*

Coordonnateur : Jean LETONDEUR

Architecte d'Opération : Charles-Jean SCHMELTZ

Maîtrise d'ouvrage : Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des Alpes-Maritimes. Directeur des concessions aéroportuares, portuaire, routières et des transports.

Maîtrise d'ouvrage déléguée

Service des bases aériennes

Monsieur OLIE.

Monsieur de la TULLAY jusqu'en 1985. Monsieur REGALDIE à partir de 1985. Monsieur TURLAND à partir de 1985

Bureaux d'études

Génie climatique : LETENDU

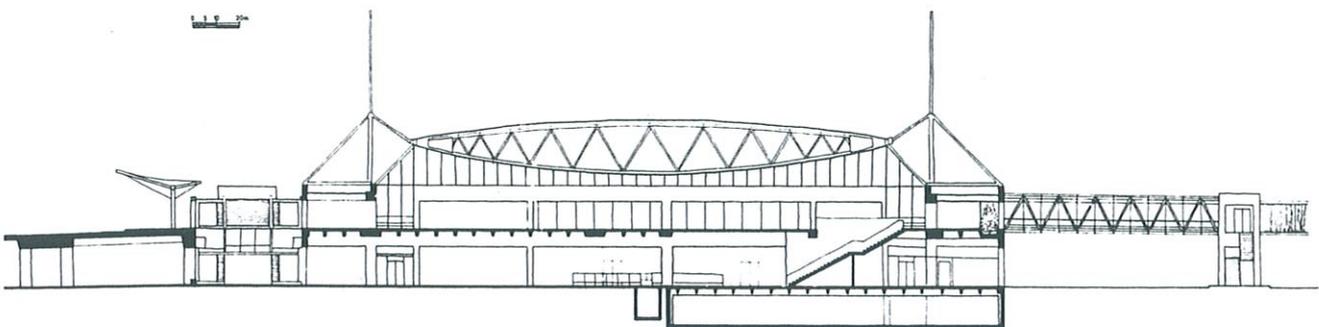
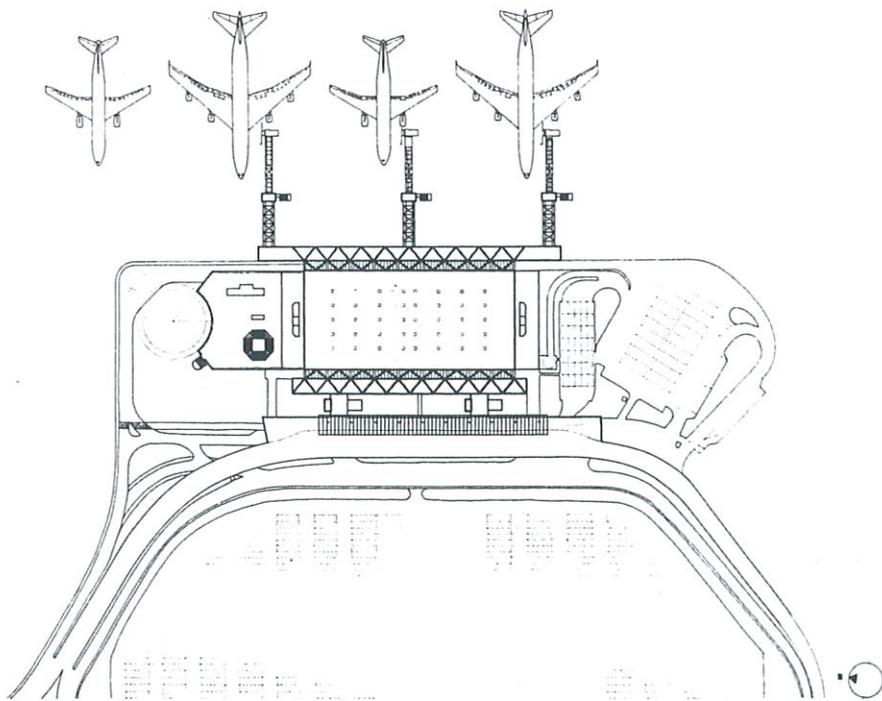
Génie civil : SAUVAN et BIANCOTTO

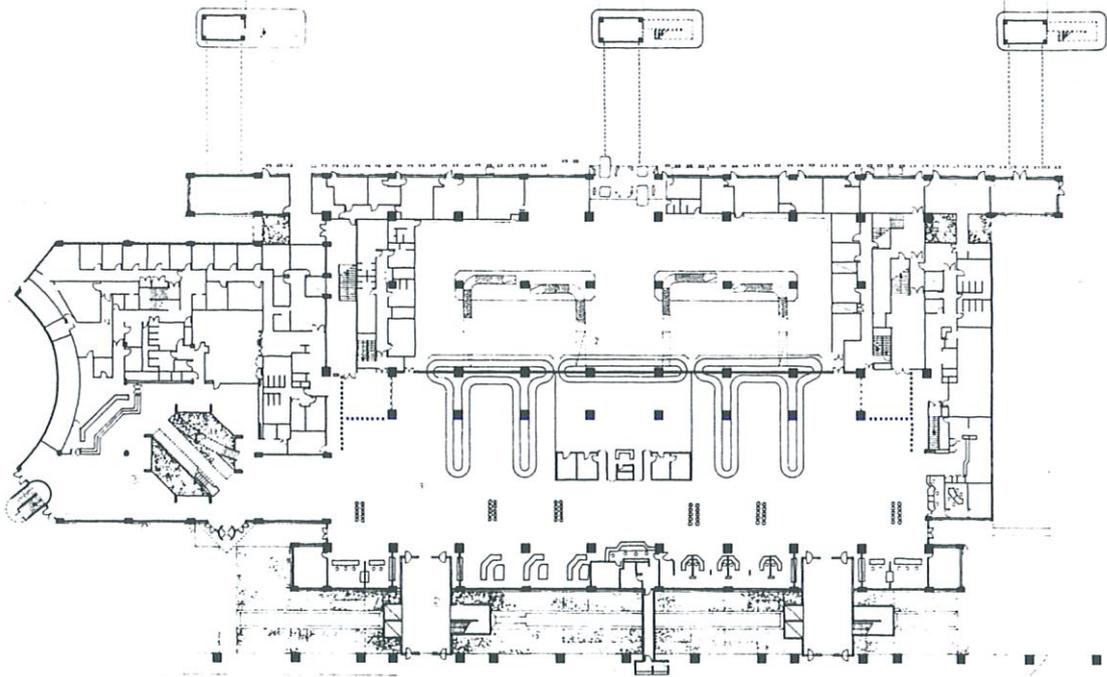
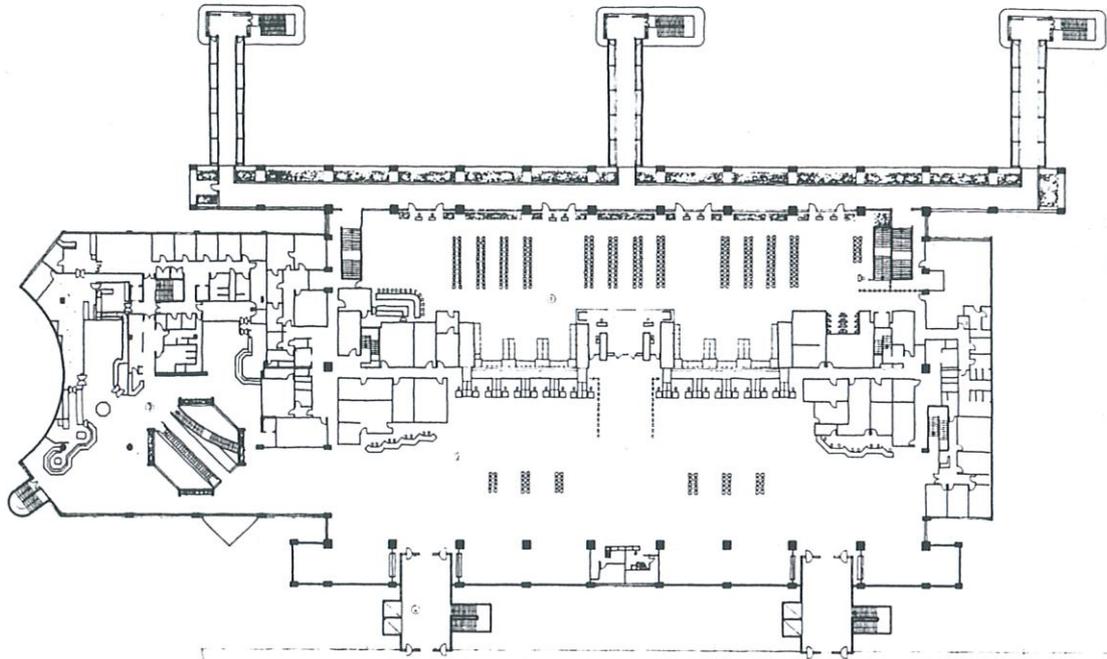
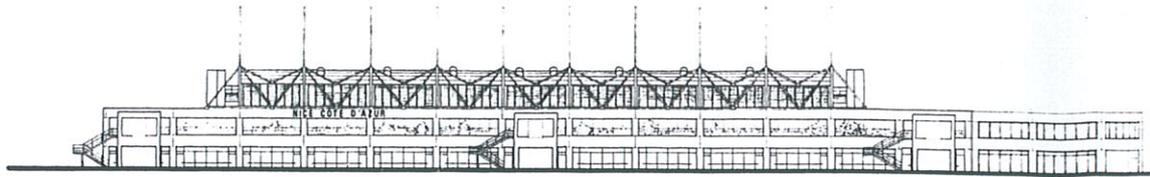
Electricité, second œuvre et équipements spéciaux : Aéroports de Paris

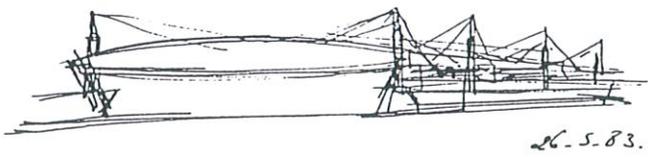
Calendrier. Début de chantier : 2 avril 1985. Livraison : 1^{er} avril 1987.

Mise en service : 24 mai 1987

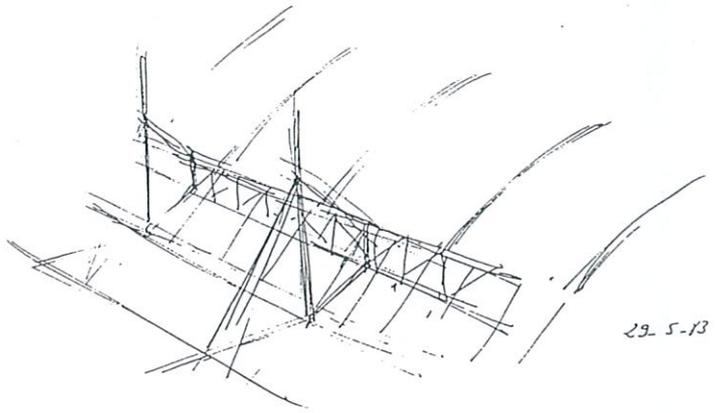
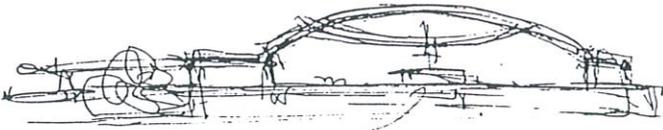
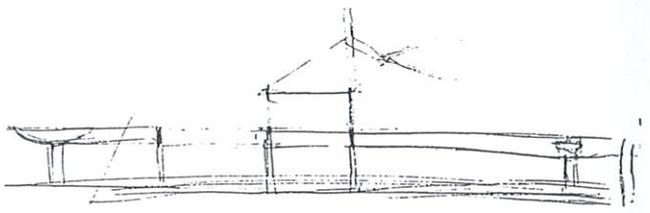
Trafic annuel



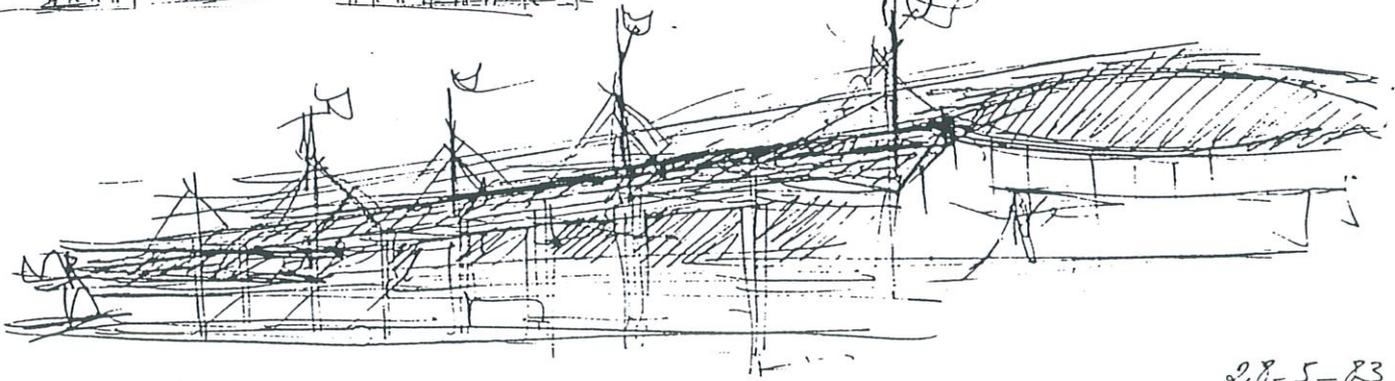
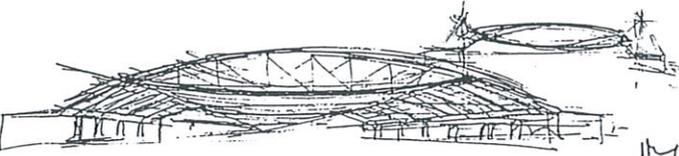
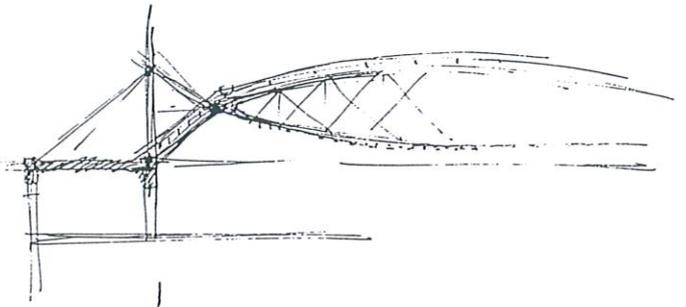
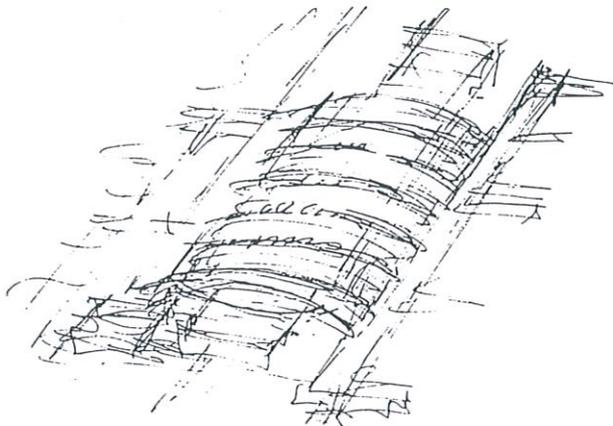




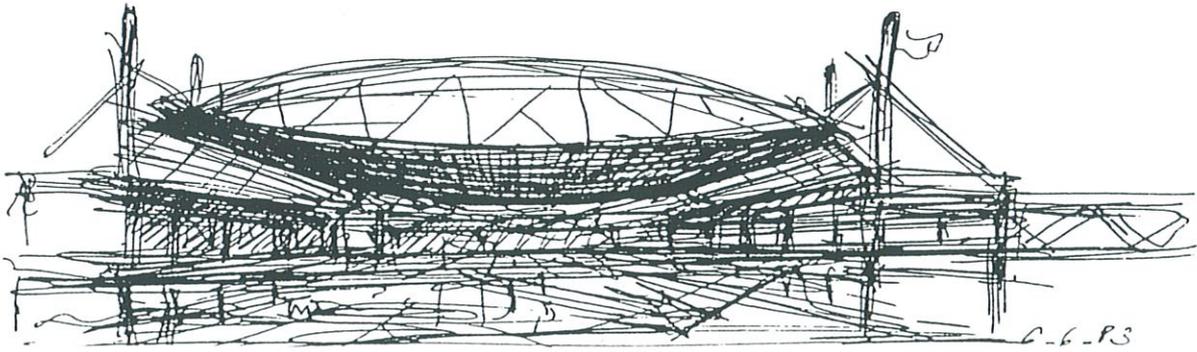
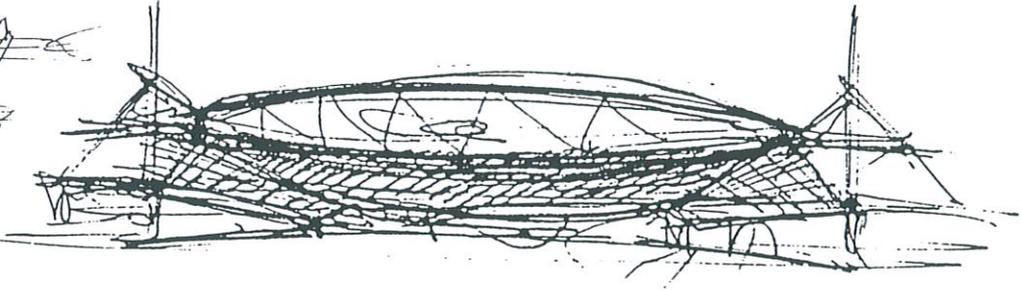
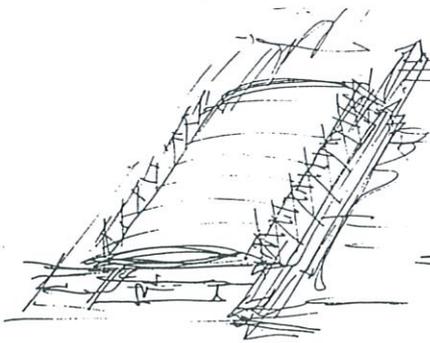
26-5-83.



29-5-83



28-5-83



6-6-83



Un grand soin a été apporté à ce que l'espace demeure aussi adaptable que possible à tous changements de programme dans l'avenir : les éléments durs et contraignants que sont les points d'appui, les circulations verticales, les sanitaires, les gaines techniques et les cuisines ont été systématiquement repoussés à la limite extérieure des espaces qui servent au trafic. Le traitement technique de l'espace de départ au premier étage — air conditionné, éclairage et sonorisation — est rassemblé dans un plafond accessible, ce qui permet d'exécuter les tâches d'exploitation courantes ou d'entretien pendant les heures de travail courant, sans apporter de gêne aux passagers. Si le principe fonctionnel est le même que pour l'aérogare n° 2 de Paris-Charles-de-Gaulle, la solution technique est différente : l'espace du plafond communique par un caillebotis avec celui de la salle ; les groupes de conditionnement situés dans cet espace sont isolés phoniquement. L'ensemble des fonctions d'étanchéité, de protection contre le bruit extérieur, d'isolation thermique et d'absorption phonique se trouvent ainsi concentrées sur un seul élément : la toiture.

Mais, comme tout projet, l'aérogare n° 2 de Nice ne résulte pas seulement du programme et d'un ensemble logique de principes techniques et économiques. Elle est aussi la réponse à un site, ici celui, exceptionnel, qui, déjà planté d'arbres, donne à la fois la vue sur la mer et la montagne au loin, et à un lieu, la Côte d'Azur, dont la lumière est presque toujours belle.

La lumière a pris dans ce projet beaucoup d'importance : sa diffusion

dans le bâtiment, son contrôle, ont justifié beaucoup des éléments du projet, comme les vitrages inclinés en toiture et les brise-soleil qui les accompagnent, l'éclairage zénithal de l'entrée des restaurants, les passerelles d'accès aux avions enfin qui sont les seules au monde à être transparentes et à donner dès la sortie de l'avion la vue aux passagers sur l'extérieur.

La lumière, à vrai dire, est devenue la matière même de l'ouvrage, puisque c'est elle souvent qui, par ses graphismes changeants, le dessine.

Mais parler de cet aspect des choses, c'est faire œuvre de critique, ce que je ne veux pas faire ici.

J'ai mis dans les illustrations du projet quelques-uns des très nombreux croquis que j'ai faits de la toiture : ils détromperont ceux qui croient que ces choses-là se font vite et facilement, et que les « grands gestes » sont rapides.

Mais si ce projet, comme tous les autres, est le résultat d'un ensemble complexe d'hésitations, d'enthousiasmes, de difficultés et de luttes, je crois juste de dire que plus que tout autre, pour moi, il a été heureux, ce qui est peut-être dû à de très nombreuses causes, mais à celles-ci au moins ; la qualité des responsables de la maîtrise d'ouvrage, leur volonté de bien faire, leur exigence et leur respect de l'œuvre ; la qualité non moins grande de tous ceux qui, avec moi, ont fait ce bâtiment. Parfois il me semble en revoyant l'ouvrage que de ce bonheur, persiste, changeant avec les heures, le souvenir.

P.A.