

LA GARE DE CHEMIN DE FER - L'UNITE CENTRALE - 1976

La gare ferroviaire de Roissy est l'aboutissement d'une ligne nouvelle qui a été conçue non seulement comme un équipement spécifique de l' Aéroport, mais surtout comme une desserte de la banlieue Nord de Paris. Partant aujourd'hui de la Gare du Nord, prolongée vers 1981/1982 jusqu'au Châtelet, elle doit plus tard être reliée à la ligne de Sceaux.

La situation de la gare sur l'aéroport tient compte de nombreux facteurs dont le principal est le système d'aérogares adopté : une de ces aérogares existe, la seconde est en projet, rien n'est connu des suivantes sinon leur emplacement ; le souhait de conserver un maximum de liberté pour la conception de ces aérogares a conduit à ne pas accepter la contrainte très forte d'une connexion directe de chacune d'entre elles à la ligne de chemin de fer, mais au contraire de prévoir une gare centrale reliée aux aérogares par des autobus d'abord, par des systèmes en site propre plus tard. Il faut d'ailleurs noter que le personnel travaillant sur l'aéroport (17 000 aujourd'hui, 50 000 en 1990) utilisera cette gare autant que les passagers et que, dans ces conditions, des liaisons avec les zones de fret et les zones de hangars et d'entretien sont aussi importantes que les liaisons avec les aérogares. La gare de Roissy se compose donc d'une gare en sous-sol, à quatre quais, et, au rez-de-chaussée, de stations d'autobus assurant pour les passagers et le personnel la desserte locale de toutes les installations. Telle qu'elle est actuellement réalisée, la gare de représente cependant qu'une partie d'un projet plus complet. Celui que, faute d'un meilleur terme, on nomme "Unité centrale".

L'idée directrice de ce projet a été de regrouper au centre de l'aéroport, autour des moyens de transport en commun, toute une série d'équipements ou de services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport et complémentaires. Ils sont le plus souvent dispersés sur l'aéroport, dans les vides laissés entre les ouvrages principaux, sur le mode du lotissement : il en résulte des bureaux isolés, des hôtels citadelles, une vie tout à fait cloisonnée. Le regroupement mais aussi la tentative de modifier la distribution des fonctions, devraient amener un peu d'urbanité à l'ensemble. Peut-être faut-il noter ici, pour mesurer les limites de l'entreprise, l'analogie avec la démarche qui a consisté à créer autour d'équipement arrachés aux villes - centre commerciaux, universités, etc . . . , un succédané de ville.

L'ensemble ne doit pas constituer un ensemble intégré, une mégastructure, mais plutôt le rassemblement d'un certain nombre de bâtiments indépendants autour d'un espace public ouvert opposant de manière presque polémique l'espace des personnes morales : les blocs de bâtiment, et l'espace des personnes physiques : le rez-de-chaussée regroupant la gare, les restaurants de toutes catégories, les bars, les commerces et les services.

Pour être réalisable, le projet ne devait pas conduire à la création de charges foncières importantes : aussi a-t-on évité autant que possible les superpositions d'éléments, les voies ou les parcs enterrés, et prévu un mode de raccordement très souple entre le rez-de-chaussée des bâtiments et la couverture du rez-de-chaussée général. Il subsistait le risque que les intentions initiales ne soient déviées et que l'espace du rez-de-chaussée, conçu pour

donner plus de possibilités et de libertés, hors de la vue obsédante sur les "grands espaces " de l'aéroport, ne devienne comparable à celui d'un centre commercial. Pour l'éviter, on a tenté de donner à l'espace une structuration très forte, à connotations urbaines largement indépendante des utilisations locales ; par la couverture constituée de champignons en béton armé, par la nature des sols-dalle de béton lavé ; par le traitement acoustique minimum.

Mais on a veillé aussi à briser souvent cet espace, surtout sur ses bords, à créer des replis par des changements de niveaux, des patios, plantés, des accidents de structure. Les plans actuels, à ce stade très préliminaire du développement, ne sont pas figés mais notent des intentions ; celle-ci avant tout que l'espace privé soit soumis à l'espace public et non l'inverse.

Paul ANDREU

Architecte en Chef.