

## NICE - CÔTE D'AZUR

Aéroport International de Nice - Côte d'Azur  
Terminal 2  
1980. Mise en service: 1987

### FICHE TECHNIQUE

#### Capacité théorique:

- trafic annuel:  
2,5 millions de passagers
- trafic en heure de pointe:  
1 000 passagers au départ  
1 000 passagers à l'arrivée

#### Nombre de postes avions:

- au contact: 3, puis 5

#### Surface de l'aérogare:

21 000 m<sup>2</sup>

#### Niveaux:

- niveau piste: arrivées
- niveau 1: départs

#### Équipements:

- au départ: 20 banques  
d'enregistrement des bagages
- à l'arrivée: 3 carrousels de livraison  
des bagages

#### Parc de stationnement:

1 100 places

#### Mise en service:

mai 1987

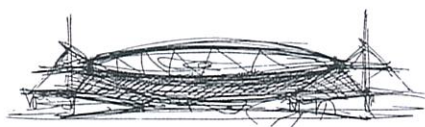


### Un toit courbe

**Au** départ, l'aérogare de Nice a été une variation sur la technique de l'Aérogare 2 de Charles-de-Gaulle: un toit courbe, épais, contenant tous les équipements nécessaires à l'espace de trafic, donnant à cet espace une flexibilité très grande et exprimant par ailleurs le passage de la terre à l'air, de l'auto à l'avion. Le projet a ensuite subi de nombreuses évolutions techniques qui l'ont amené à une expression très éloignée de celle de l'Aérogare 2.

La voûte est prise dans l'autre sens. Pour des raisons sismiques, elle est en acier. La minceur du bord de la voûte – un tube le plus petit possible structurellement – et le report des structures à l'extérieur du bâtiment ont conduit le projet à sa vérité. La voûte est individualisée. Elle « flotte » dans l'espace, comme le dessous d'un bateau porté par des étais. Mais on voit à peine ces étais. Par son dynamisme, cette forme simple indique très clairement l'entrée, l'attente et le départ.

Le mode de construction facilite l'ouverture des espaces destinés au public: les contraintes constructives et techniques



Dessins de Paul Andreu.

En haut

Vue côté ville.

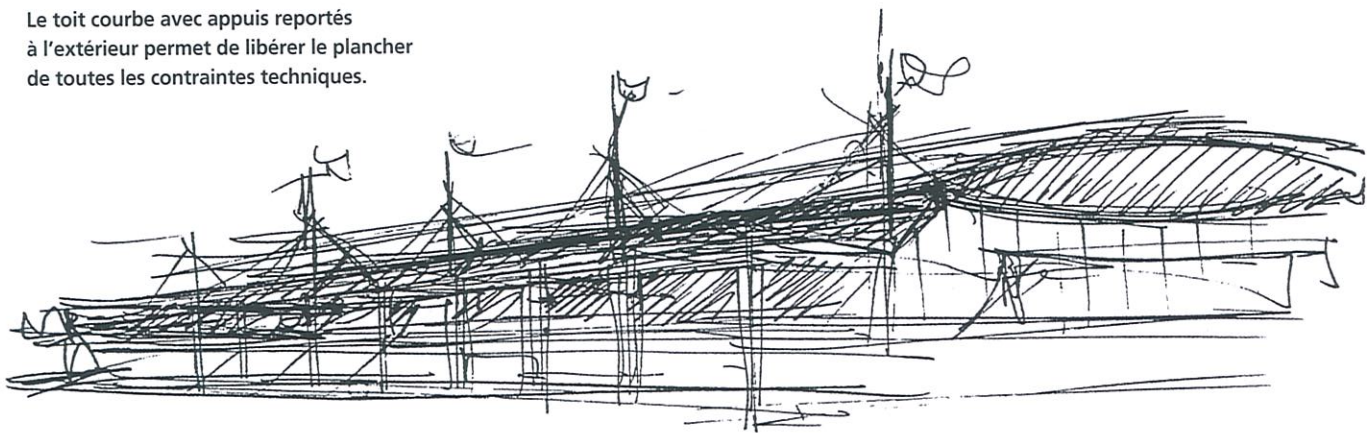
Ci dessous

Vue côté piste.





Le toit courbe avec appuis reportés à l'extérieur permet de libérer le plancher de toutes les contraintes techniques.





Le toit noir met en valeur l'intense lumière extérieure.

– points d'appui, circulations verticales, locaux techniques et sanitaires – sont repoussées à la limite extérieure des surfaces réservées au trafic et des zones publiques.

### Un miroir noir pour la lumière

L'emploi du noir pour le toit est la meilleure façon de mettre en valeur la lumière extérieure, car un reflet sur le noir, variable, subtil, donne une couleur intense et sourde.



Prépasserelle vitrée.



Accès au restaurant.



Salle d'embarquement.



Vue du «canyon» depuis le niveau des départs.



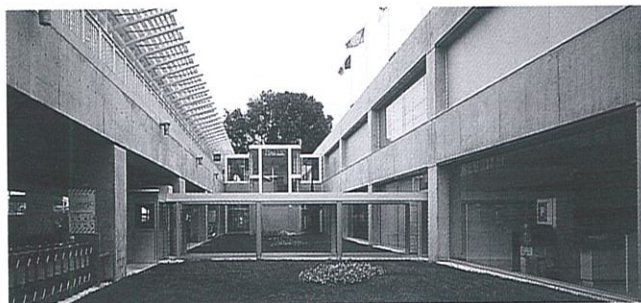
L'épiderme sombre du caillebotis du toit est une surface dense et mystérieuse, une sorte de transparence obscure qui change constamment de teinte selon l'heure, le lieu et la réflexion de la lumière.

Comme dans les toiles de Soulages, la couleur noire restitue sa sensibilité tactile à l'espace. Satiné, le noir acquiert de la profondeur. Il est devenu une matière.

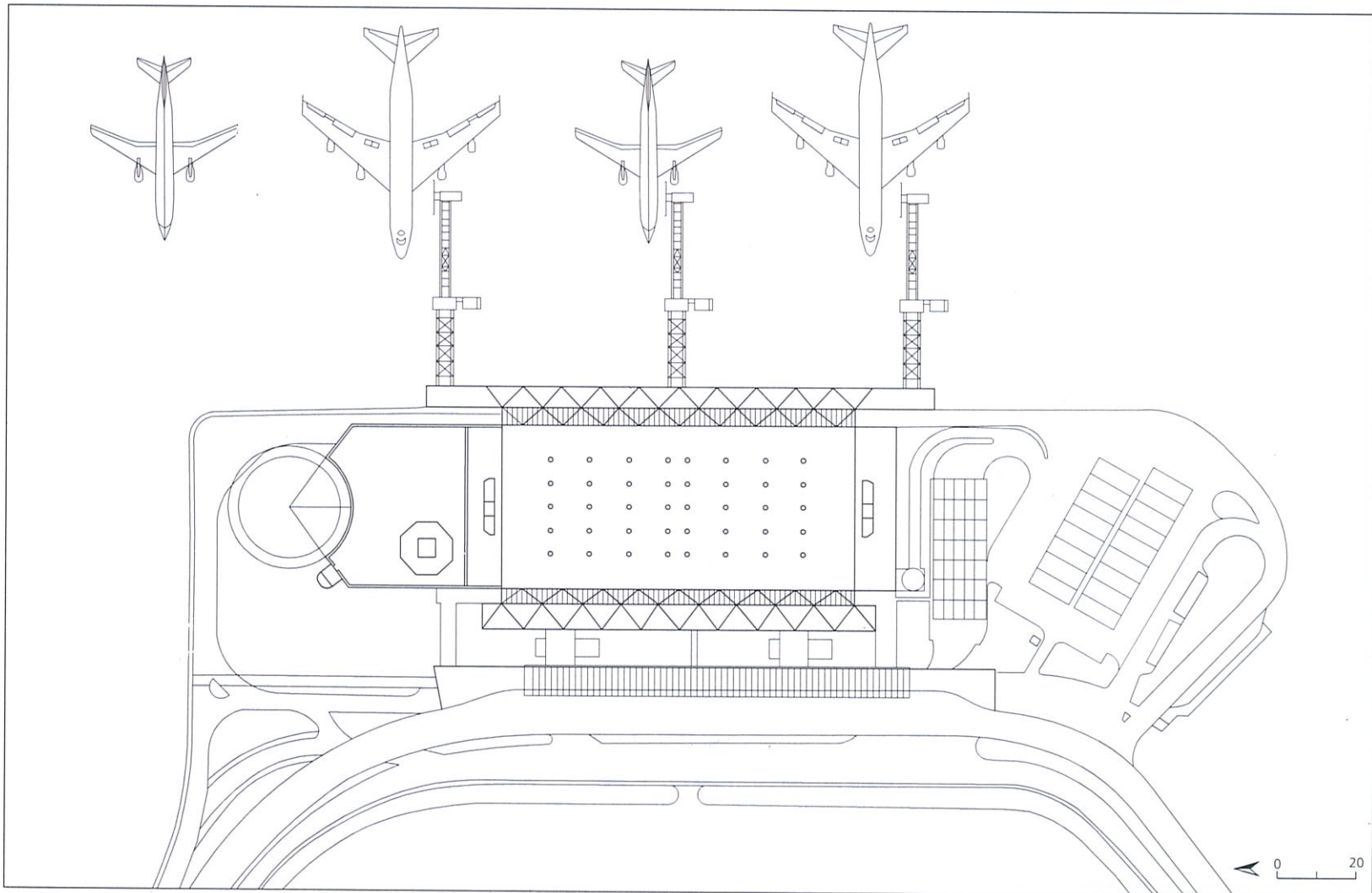
Comme au Caire, les tracés matériels et les tracés lumineux sont associés pour obtenir des trames, des effets de hachures qui ont un sens global. Les lignes de lumière sont une partie de l'architecture: en changeant avec le soleil elles sont la partie vivante du bâtiment.

### Un «canyon»

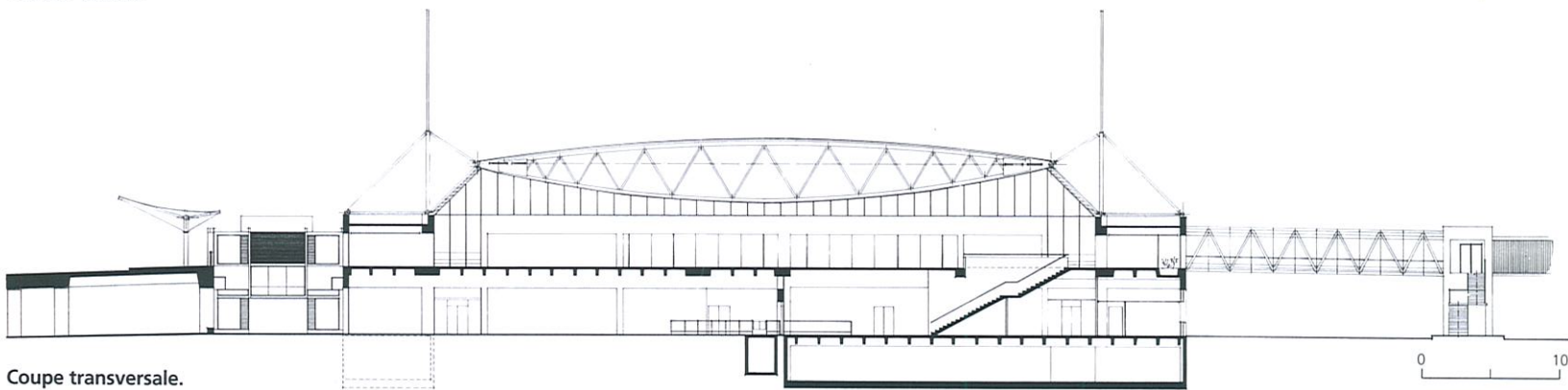
D'un point de vue fonctionnel, le décollement du viaduc crée pour la première fois un espace vertical qui permet de lire simultanément les différents niveaux et les circulations, qui fait pénétrer la lumière jusqu'aux espaces inférieurs. Ce «canyon» se retrouvera dans les aéroports du Kansai, du Chili, d'Hiroshima, ainsi que dans les Halls E et F de Charles-de-Gaulle.



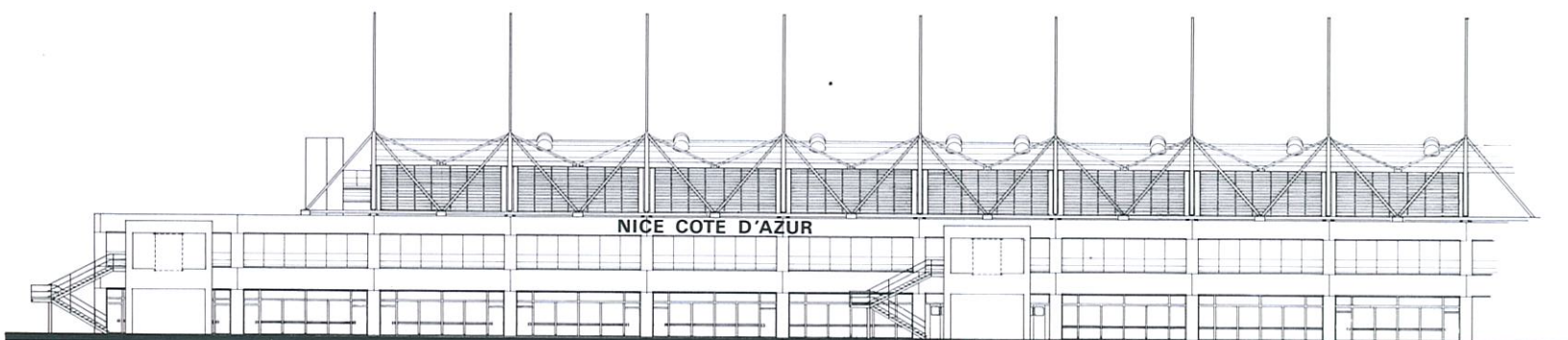
Vue du «canyon» depuis le niveau des arrivées.



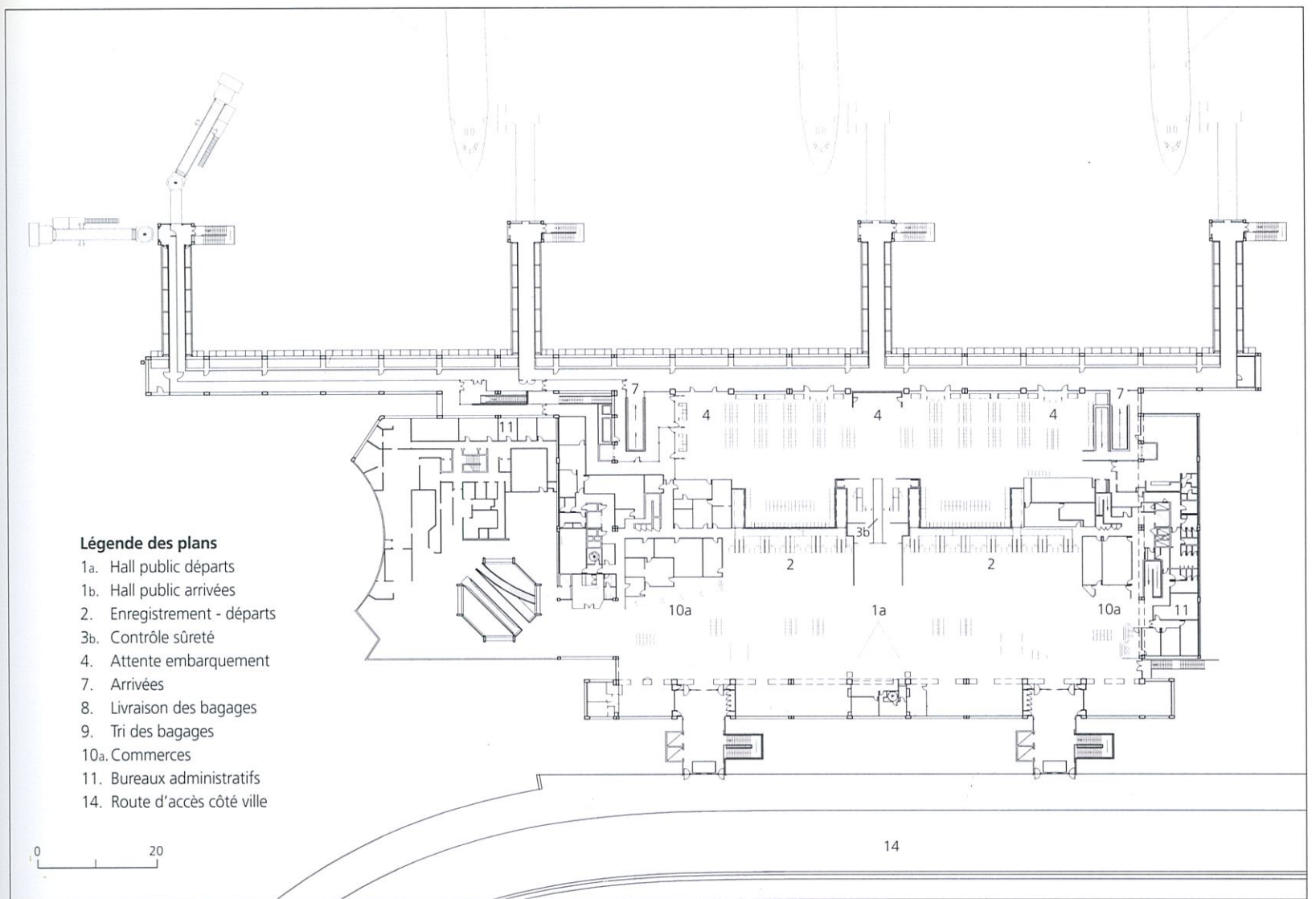
Plan de toiture.



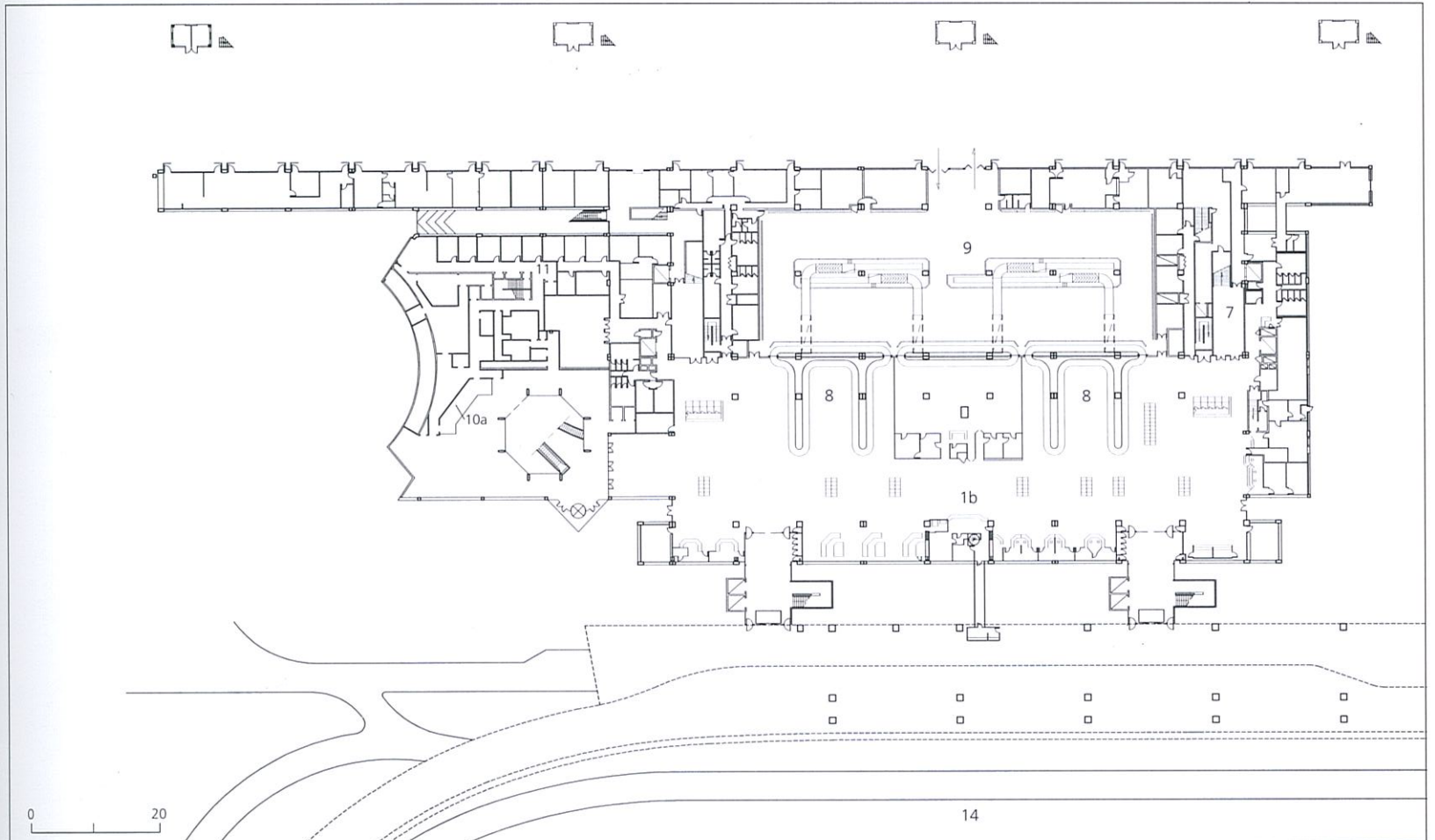
Coupe transversale.



Façade Est côté piste.



Plan de l'étage - niveau départs.



Plan du rez-de-chaussée - niveau arrivées.