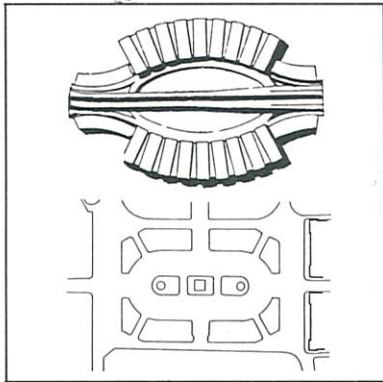


AÉROGARE N° 2 A ROISSY-EN-FRANCE

PAUL ANDREU, ARCHITECTE EN CHEF, DIRECTEUR DE PROJETS

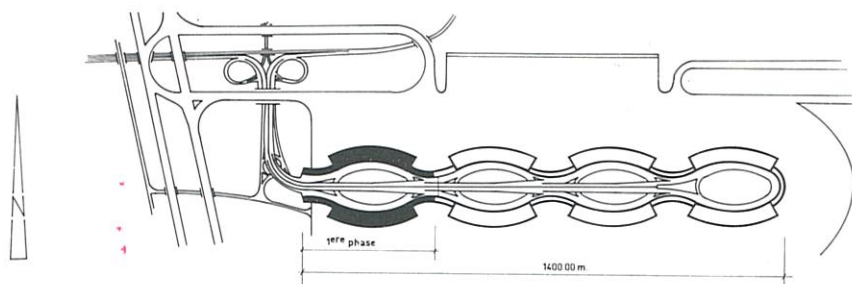


Destinée à accueillir le trafic de la Compagnie nationale Air-France à Roissy — 30 millions de passagers au moins à la fin du siècle — l'aérogare n° 2 doit être construite et mise en service par phases. Les premières sont programmées pour 1981-1982 et 1983; les dernières seront mises en service approximativement entre 1990 et 1995.

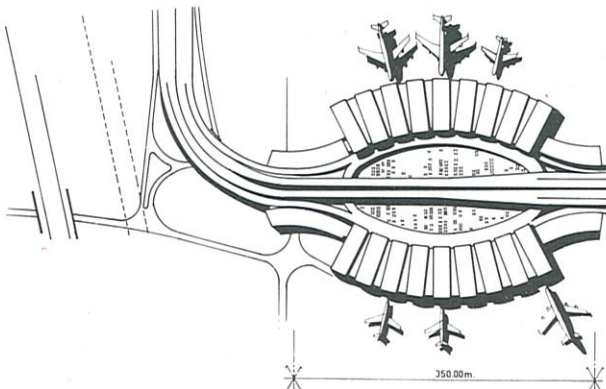
Le projet s'est poursuivi en plusieurs états successifs, avec des bouleversements et des modifications dus à la crise de l'énergie, à l'aggravation des problèmes liés à la sécurité et à la dérégulation du trafic aérien. Ceci explique la complexité de l'aérogare n° 2 et la différence qui existe entre les deux aérogares. Au-delà des ressemblances du béton, de la courbe, du reflet, des oppositions de la structure générale — pour l'une cristalline et pour l'autre organique — du nombre des niveaux et de la signalisation, la différence s'établit dans un rapport tout autre au temps. L'aérogare n° 1 voulait traiter le temps comme le déroulement d'une expérience individuelle de parcours, segment isolé de durée subie. L'aérogare n° 2 est plongée au contraire dans un temps extérieur, collectif et donc plus proche du temps urbain. Les espaces, et peut-être l'usage, reflèteront cette différence. L'homogénéité et la modulation dominent dans l'aérogare n° 1; dans l'aérogare n° 2, il y a au contraire une opposition organisée entre le ciel que constitue la sous-face courbe des caissons de toiture et les aménagements issus du sol qui jamais n'atteignent le plafond; à partir de cette opposition s'établit une hiérarchisation des éléments et des espaces qu'ils génèrent, les uns tentant de figurer l'immuable, les autres précaires à des degrés divers, mais avec une solution de continuité qui est une caractéristique urbaine. C'est au troisième pôle de l'aéroport, la gare de chemin de fer, et dans l'ensemble de constructions qui doit l'entourer, que l'on pourra décou-



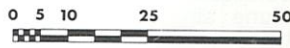
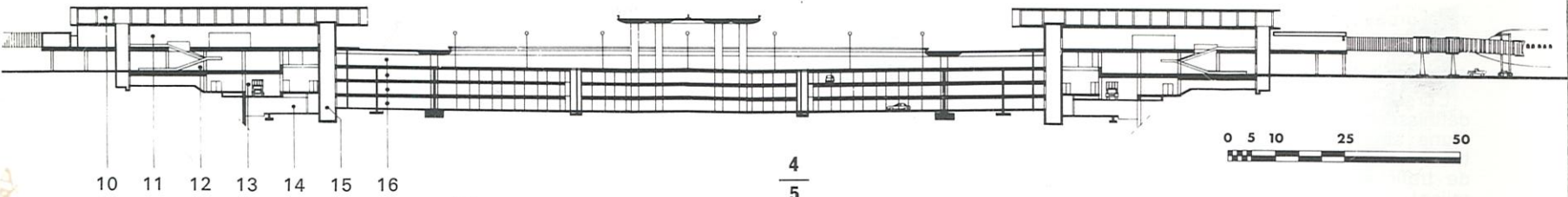
1



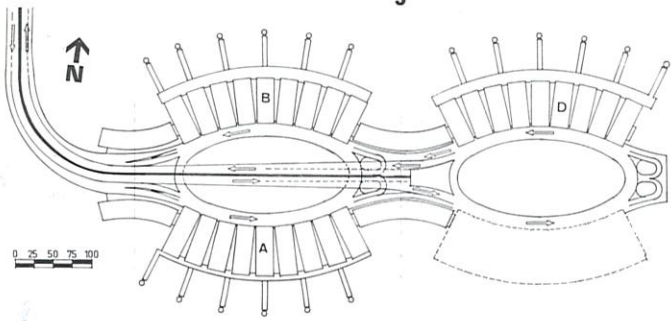
2
3



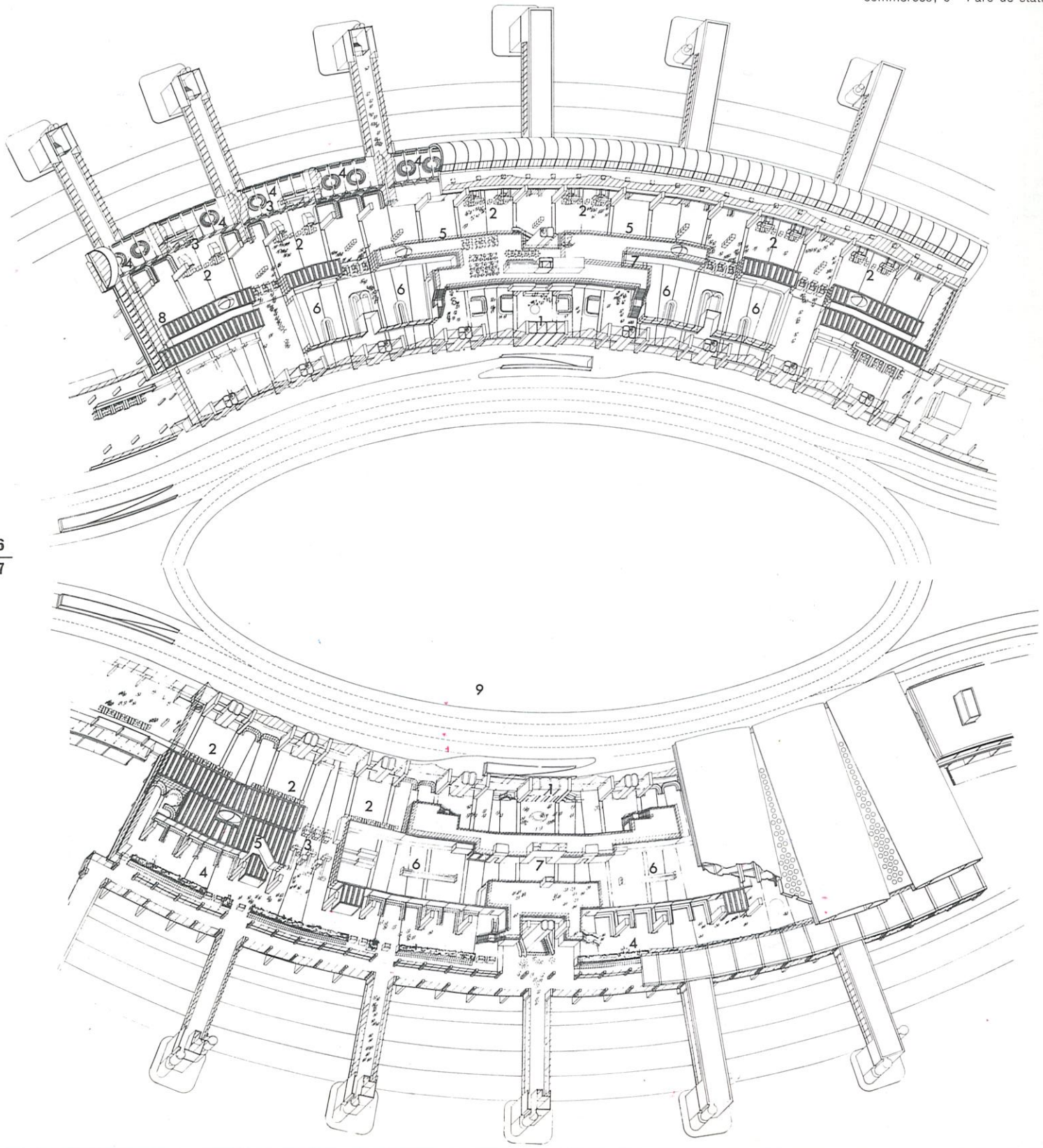
- 1 Vue aérienne (photo Jean-J. Moreau).
- 2 Plan d'ensemble.
- 3 Plan-masse de la première phase.
- 4 Coupe transversale sur modules de trafic. A gauche, long-courrier; à droite, moyen-courrier.
 - 10 - Niveau technique de climatisation;
 - 11 - Niveau trafic;
 - 12 - Niveau rez-de-chaussée (manutention de bagages);
 - 13 - Niveau sous-sol, route de service;
 - 14 - Niveau technique;
 - 15 - Accès aérogare;
 - 16 - Niveaux parcs de stationnement voitures.
- 5 Plan schématique. A - Module trafic long-courrier; B - Module trafic moyen-courrier; D - Module trafic moyen-courrier.



4
5



6 Module de trafic moyen-courrier (B).
 7 Module de trafic long-courrier (A).
 Légende niveau trafic : 1 - Ascenseurs : parc de stationnement voitures-banque d'information; 2 - Enregistrement des bagages; 3 - Contrôles départ : immigration, sûreté; 4 - Salle d'embarquement; 5 - Commerces sous douane; 6 - Livraison des bagages; 7 - Contrôles arrivée : immigration, douane; 8 - Restauration, commerces; 9 - Parc de stationnement.



6
7

vrir l'urbain, dans ce grand bâtiment public qu'est l'aérogare.

★ *L'organisation générale*

L'organisation et les formes se définissent comme l'association d'une structure générale constituée de routes, parcs et modules de trafic et de jonction qui les relient.

La structure des routes comprend un viaduc construit au niveau + 10 et relié à quatre anneaux de circulations. Situés au niveau + 5,20, ce sont des ovales de 240 m de longueur et 132 m de largeur. Chaque anneau est relié aux anneaux adjacents par des bretelles au niveau + 5,20 et à chacun correspond un parc à voitures enterré dont la capacité peut varier (un étage de parc correspond à environ 1 000 places).

Chaque module de trafic a un niveau d'accès unique; le niveau + 5,20 des anneaux routiers qu'il longe sur une largeur de 220 m environ. En principe, ce niveau restera l'unique niveau de trafic.

Ce seront vraisemblablement la largeur et la composition internes de chaque module qui varieront, peut-être aussi la structure, il faut donc s'attendre à ce que l'architecture de l'ensemble fini constitue une série de variations et non la répétition à l'identique d'un bâtiment originel.

Les modules de trafic doivent être reliés entre eux par des bâtiments de service qui sont appelés modules de jonction; construits en principe par moitié à chaque phase, ils supportent plus de contraintes que les modules de trafic.

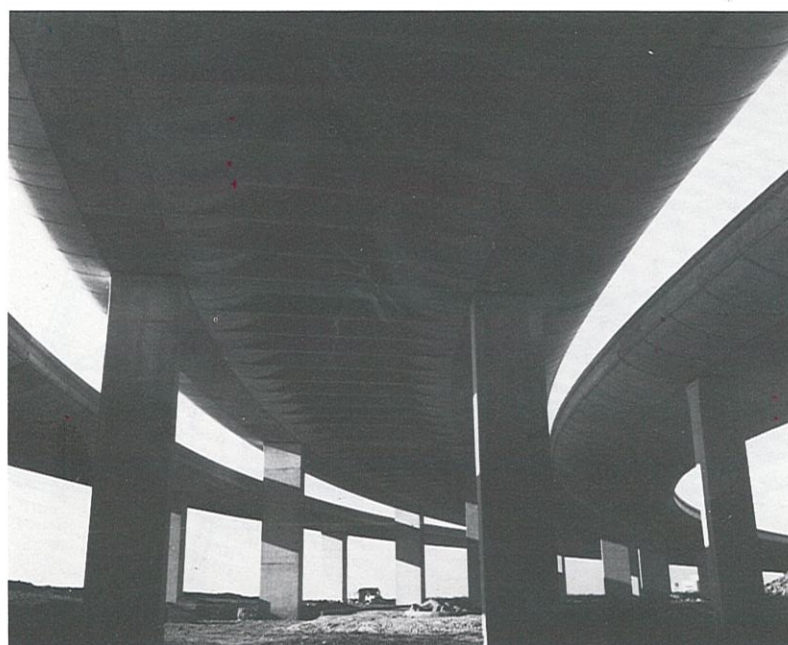
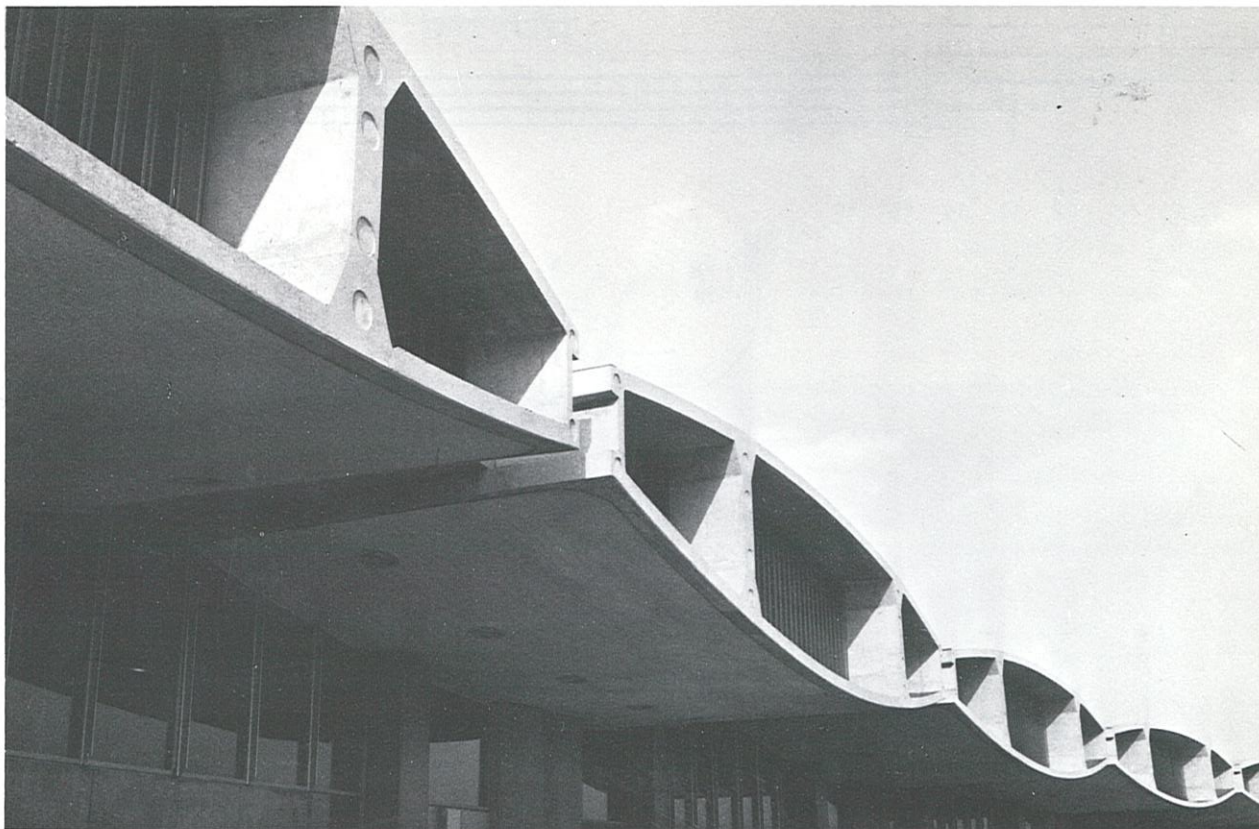
Modules de trafic et modules de jonction sont desservis par une route de survie au niveau - 5,50 pour alimenter les réserves des commerces et donner accès aux locaux techniques.

★ *Les deux premiers modules de trafic*

Alors que toutes les données économiques nouvelles incitent à diminuer les coûts, le développement des contrôles de sécurité exige personnels et surfaces supplémentaires. La nouvelle étude de l'aérogare n° 2 de Roissy prévoit un autre emploi des surfaces supplémentaires si les contrôles de sûreté devaient dans l'avenir être allégés, voire supprimés, ce qui exclut d'ailleurs les dispositions à niveaux séparés. On a donc comparé diverses organisations des modules de trafic à un seul niveau, et il a finalement été décidé de spécialiser les modules par type de trafic.

★ *Construction*

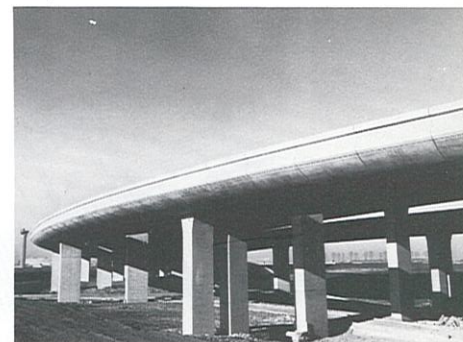
Pour donner à l'étage trafic (+ 5,20 m) une grande aisance de fonctionnement et une souplesse maximale d'agencement intérieur, les architectes ont voulu créer un grand plateau vide de tout élément structurant fixe autre que les piliers sur lesquels repose la couverture. Cette couverture est constituée de neuf caissons horizontaux, de section verticale elliptique, d'une hauteur de 4,10 m au maître couple, d'une largeur de 23,14 m et dont la longueur est de 56,40 m pour le module B et de 63,66 m pour le module A. Les axes longitudinaux de ces neuf caissons sont situés sur un rayon de la courbe



8
9

Aérogare n° 2 à Roissy-en-France
8 Couverture en caissons de section elliptique.
9 Salle d'embarquement dans le module pour trafic moyen courrier.
10 et 11 Viaduc d'accès.
(Photos Jean-J. Moreau.)

10 | 11



Quelques entreprises : entreprise générale d'électricité : J. Verger-Delporte, 92111 Clichy. Désenfumage, ventilation, lanternaux : La Maison Rouge, 93390 Clichy-sous-Bois. Équipement et entreprises électriques : C.G.E.E. Alstom, 92309 Levallois-Perret. Transporteurs à bande : Gallet, 69200 Vénissieux. Lettres-lumière : Moreau, 94250 Gentilly.