

JAKARTA - SOEKARNO-HATTA

Aéroport international de Jakarta Soekarno-Hatta
Aérogare passagers
Terminal 1: 1977. Mise en service: 1985
Terminal 2: 1985. Mise en service: 1991

FICHE TECHNIQUE

Capacité théorique:

- trafic annuel: 9 millions de passagers pour le Terminal 1; 14 millions pour le Terminal 2
- trafic en heure de pointe: 3 500 passagers, départs et arrivées confondus

Nombre de postes avions:

- au contact: 48 pour les deux terminaux

Surface de l'aérogare:

- 28 5000 m² pour les deux terminaux
- 87 000 m² de jardins

Niveaux (Terminal 1):

- niveau piste: trafic, départs et arrivées
- niveau 1: embarquement, débarquement

Equipements:

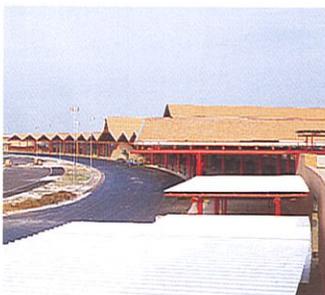
- au départ: 134 banques d'enregistrement des bagages en phase 1
- à l'arrivée: 12 x 72 mètres linéaires de carrousels de livraison des bagages en phase 1

Parc de stationnement:

- 2 500 places en phase 1

Mise en service:

- Terminal 1: avril 1985
- Terminal 2: fin 1991



Côté ville, une juxtaposition de toits de tuile.



Un village dans un jardin

Le nouvel aéroport de Jakarta Soekarno-Hatta est une construction dans un jardin. L'aérogare ressemble à un village indonésien, rassemblement de petites maisons aux toits de tuiles rouges, pris dans les arbres entre de grandes étendues de rizières. L'aérogare réconcilie la nature et l'univers technologique. Pour la première fois, le jardin devient une préoccupation essentielle que l'on retrouvera dans beaucoup de projets.

L'ouvrage n'est pas coupé de l'atmosphère extérieure, de l'humidité, de la pluie et de la chaleur, ni coupé des odeurs que porte l'air ou qui montent de la terre; économiques et simples, les bâtiments sont situés dans leur vrai lieu. L'important est que l'on attende, assis dans une maison, entre les arbres d'un jardin et les avions.

Le thème de l'aérogare est celui de la galerie dans un jardin avec ses strates visibles de poteaux ronds et de troncs d'arbre, sa superposition de deux formes de mise en ordre: celle du jardinier et celle de l'architecte.

Du bambou au métal

Les toitures débordantes sont en tuile. Le bambou traditionnel a été remplacé par des tubes métalliques mais la structure reste rayonnante vers le centre, comme celle des bambous liés.

L'aérogare ressemble à un village au milieu des rizières.



Dessins de Paul Andreu.

Page de droite

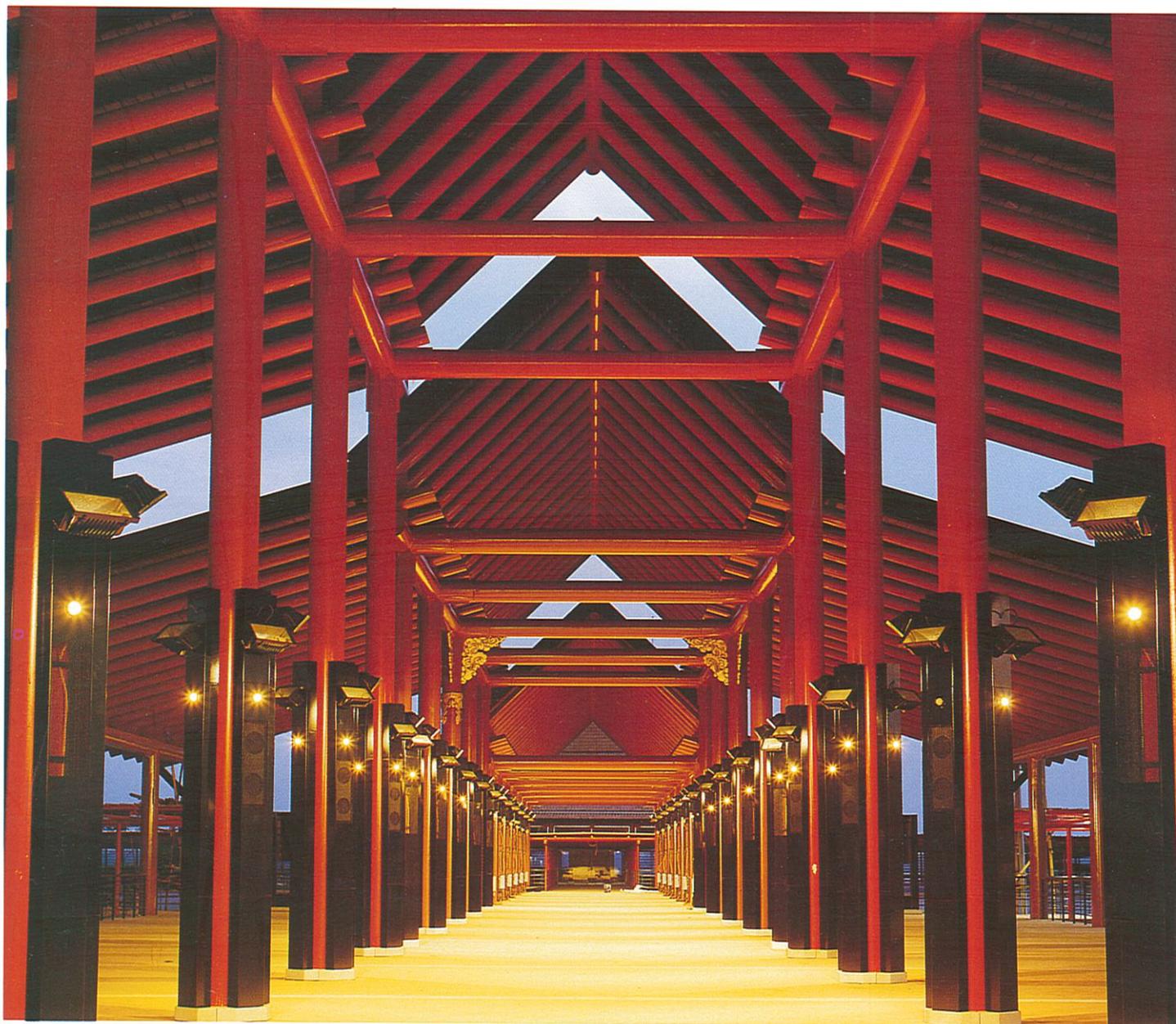
L'important est que l'on attende, assis dans une maison, entre les arbres d'un jardin et les avions.

En bas, à droite

Les espaces de circulation sont des galeries ouvertes sur des jardins.







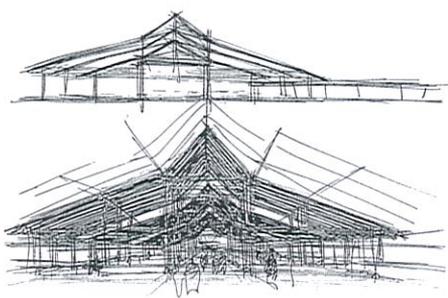
La forme traditionnelle des toits et la tuile comme matériau de couverture ont été adoptées parce que le rapport de couleur était bon avec le jardin et qu'ainsi l'aéroport nouveau répétait, en grand et dans un autre mode, un accord qui était celui, déjà ancien, des villages des alentours.

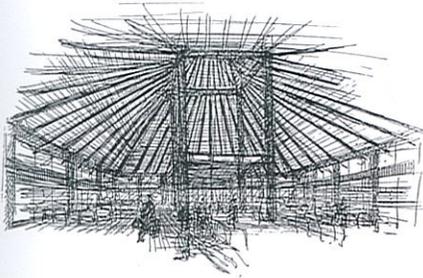
Les espaces publics du corps central sont couverts par une juxtaposition de toits en pente. La silhouette de la toiture prend son essor au centre avec, comme dans l'architecture traditionnelle indonésienne, une succession de toits superposés et emboîtés les uns dans les autres, menant vers les galeries d'embarquement. De l'intérieur, on voit l'intervalle ouvert entre les toitures, qui confère transparence, légèreté et vue sur le ciel.

Les structures en béton du rez-de-chaussée forment un socle dense et massif dont se détachent les minces tubes en acier qui portent la charpente.

Dans la première phase, les façades en verre ont été repoussées à l'intérieur. Seuls la livraison des bagages, l'enregistrement, les salles d'embarquement et les boutiques étaient climatisés. Les espaces de circulation étaient des galeries ouvertes sur les jardins. Certains ont été fermés et climatisés après la mise en service. Les matériaux créent avec le vert des

Une succession de toits emboîtés ouverts sur le ciel.





Dessins de Paul Andreu.



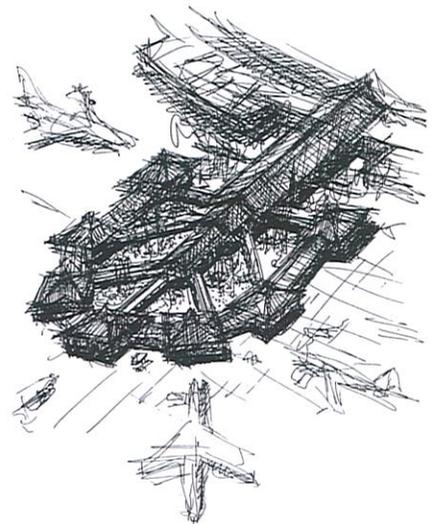
jardins une harmonie gris et rouge de textures et de couleurs: sols en brique, béton brut du socle, tubes métalliques peints en rouge se détachent sur des plafonds noirs.

Deux aérogaes symétriques

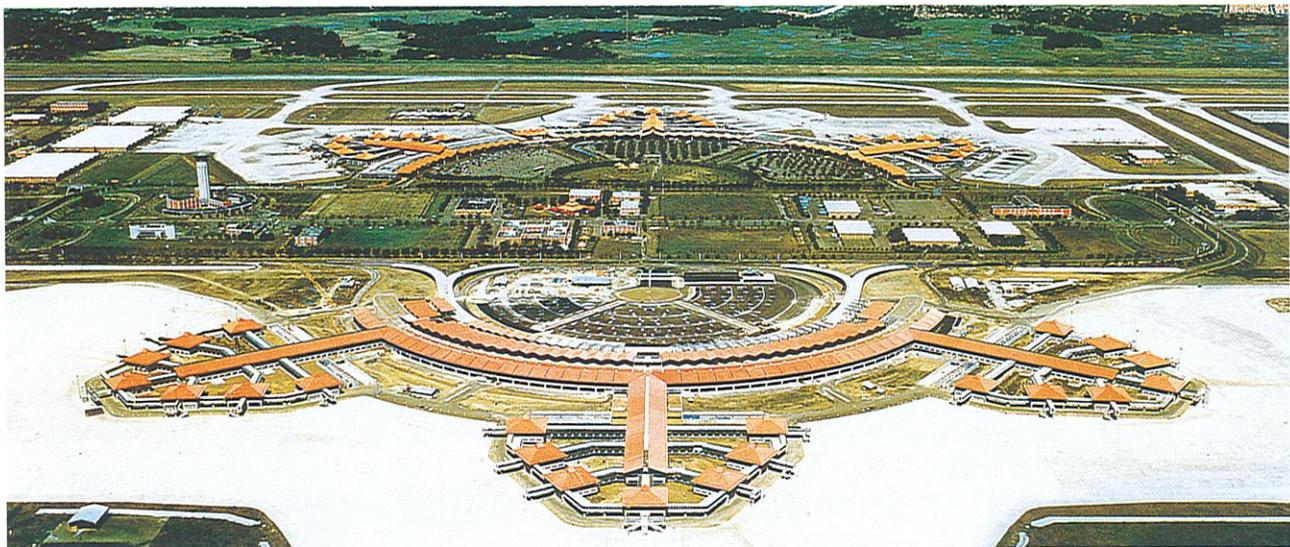
Le nouvel aéroport se trouve à l'Ouest de Jakarta, à environ 20 kilomètres de la ville. Le plan de masse, étudié entre 1977 et 1979, a été conçu pour permettre un développement de l'aéroport jusqu'à une capacité de 50 millions de passagers par an.

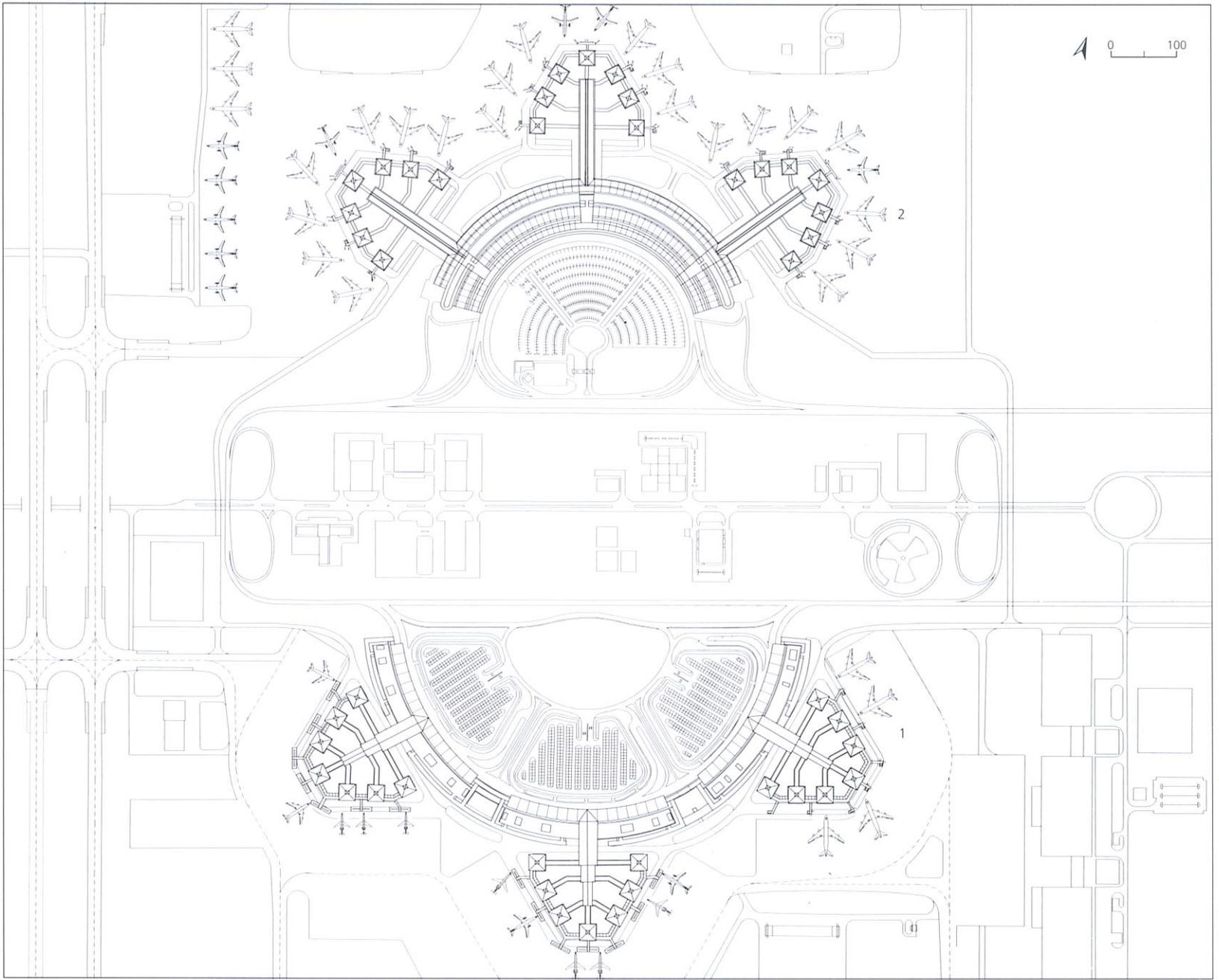
Les deux premières aérogaes sont symétriques par rapport à un axe routier central dont partent des boucles d'accès aux bâtiments. Les deux pistes sont parallèles de part et d'autre de cet axe central.

Chacun des trois modules d'une aérogaie est constitué de sept pavillons satellites. Le trafic s'effectue sur un niveau et demi pour la première phase, avec deux modules réservés au trafic domestique, et sur deux niveaux pour le second terminal, dont le trafic est international dans les trois modules.



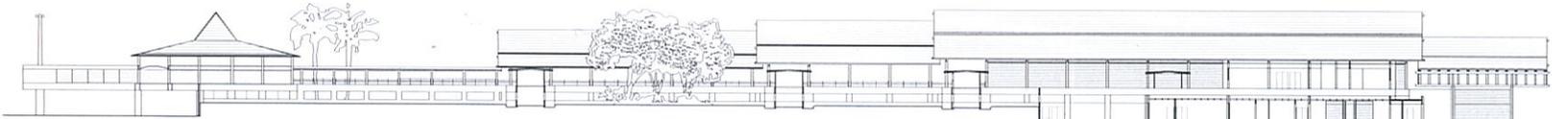
Deux aérogaes symétriques séparées par un axe routier central.





Plan de toiture

- 1. Phase 1
- 2. Phase 2



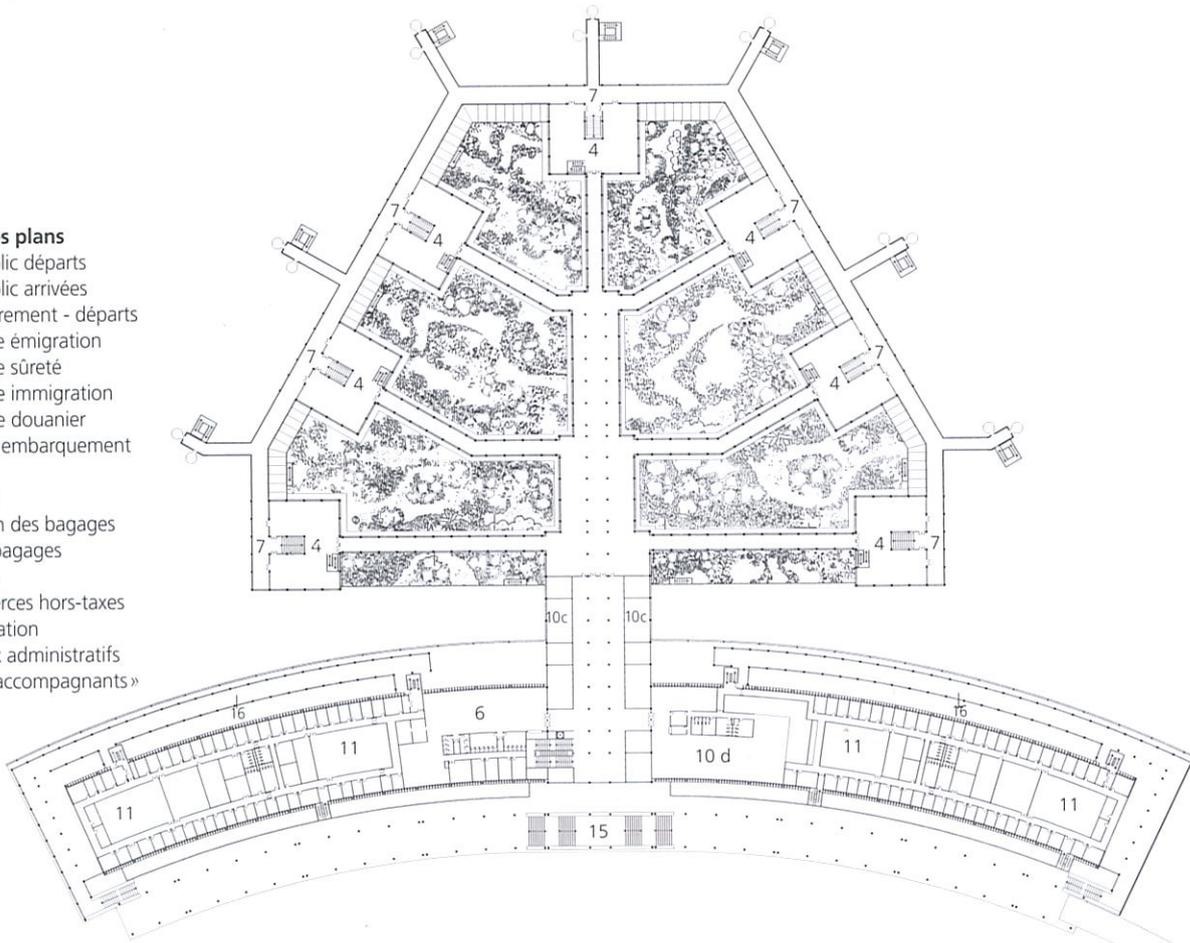
Coupe transversale sur un module: satellite et corps central.



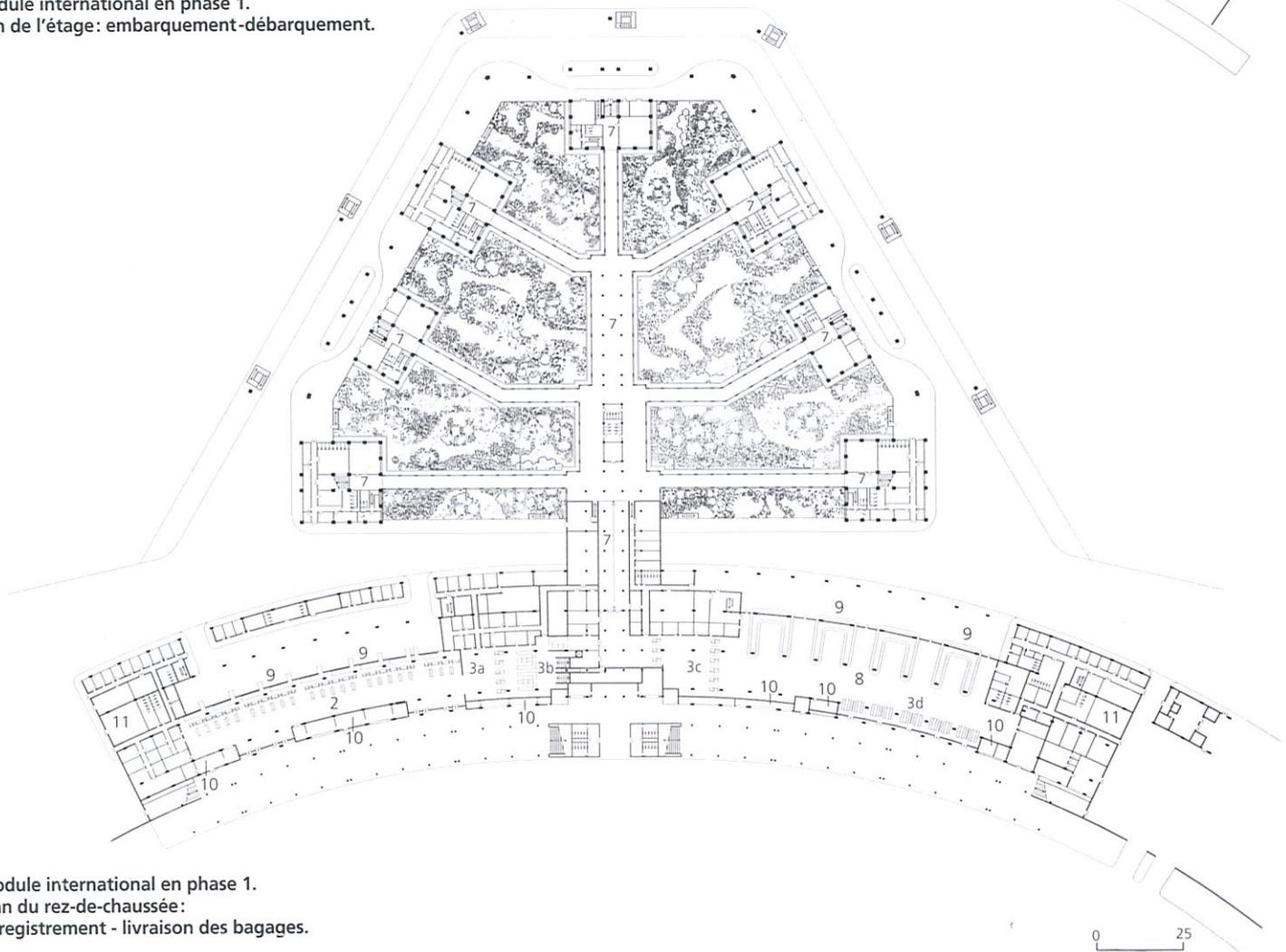
Façade développée côté ville.

Légende des plans

- 1a. Hall public départs
- 1b. Hall public arrivées
- 2. Enregistrement - départs
- 3a. Contrôle émigration
- 3b. Contrôle sûreté
- 3c. Contrôle immigration
- 3d. Contrôle douanier
- 4. Attente embarquement
- 6. Transit
- 7. Arrivées
- 8. Livraison des bagages
- 9. Tri des bagages
- 10. Services
- 10c. Commerces hors-taxes
- 10d. Restauration
- 11. Bureaux administratifs
- 15. Zone « accompagnants »



**Module international en phase 1.
Plan de l'étage: embarquement-débarquement.**



**Module international en phase 1.
Plan du rez-de-chaussée:
Enregistrement - livraison des bagages.**

