

# LES ARCHITECTES JOUENT LEUR ROLE



*Les ouvrages techniques liés aux infrastructures des transports, de la communication ou de la sécurité posent aux architectes appelés à intervenir un défi. Il s'agit d'assumer à la fois l'hypertechnicité de la fonction et sa représentation symbolique, le tout dans un accord avec le site que l'échelle rend parfois difficile à trouver. Posée entre mer et montagne, la nouvelle aéroport de Nice oppose à l'ampleur du paysage la légèreté structurelle*

*de sa couverture suspendue. Elle dégage au sol un espace libre de tous points d'appui de 100 m sur 50... Une réelle prouesse. D'échelles diverses, les ouvrages autoroutiers qui jalonnent l'A7, issus d'une intelligente campagne de concours de concepteurs lancée par la Société des autoroutes du sud de la France, montrent que les ouvrages utilitaires peuvent être aussi des ouvrages d'art, lorsque les architectes sont conviés à y jouer leur rôle.*

**Aéroport de Nice II, Paul Andreu, architecte en chef d'Aéroports de Paris. La lumière du sud, filtrée par les brises-soleil mobiles, traverse le hall de l'aéroport.**

Photo - DF

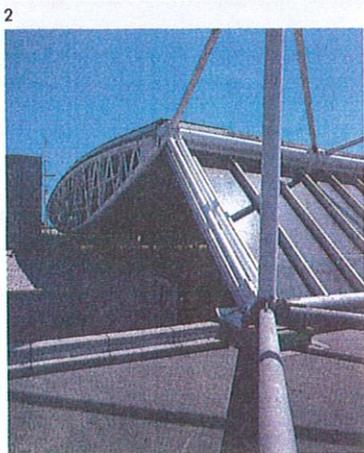
# L'AEROGARE NICE-COTE D'AZUR II

*Une construction modulaire type Roissy 2 : l'extension de l'aérogare s'est effectuée avec le parti-pris de la transparence et de la rigueur fonctionnelle*

A six kilomètres de Nice, stratégiquement située à mi-chemin de Cannes, Monte-Carlo, Saint-Raphaël et San-Remo, la nouvelle aérogare de Nice a été inaugurée en mai dernier. D'une capacité de 3,4 millions de passagers par an, cette extension de l'ancienne installation terminale reçoit surtout, pour l'instant, le trafic Paris-Nice, en constante augmentation. Il représente, aujourd'hui, 48 % de l'activité de l'aéroport niçois. Pour étudier l'implantation et le schéma fonctionnel de la future aérogare, la chambre de commerce et d'industrie de Nice-Côte d'Azur avait fait appel – voici une dizaine d'années – à Aéroports de Paris. Cet établissement public, chargé de la construction et de la gestion des aéroports parisiens, est non seulement l'interlocuteur français le plus compétent, mais aussi l'un des trois ou quatre « leaders » internationaux dans la partie.

**UNE CONSTRUCTION MODULAIRE.** La situation géographique de la base aéroportuaire, coincée entre Nice, la mer et les montagnes, et l'exiguïté de ses terrains d'accès ont conduit ADP à préconiser une implantation autonome à proximité de la première aérogare, sur des terrains gagnés sur la mer en 1975 lors de la création de la deuxième piste. Pour faire face à l'expansion du trafic aérien niçois (seconde plate-forme française après Paris), le choix s'est porté sur une construction modulaire de type Roissy 2 qui prévoit un enchaînement successif des phases, plutôt que sur un bâtiment unitaire de type Roissy 1, plus prestigieux certes, mais plus rapidement saturé.

L'étude économique et de phasage dans le temps a fait préférer un schéma fonctionnel à deux niveaux de type Orly-Sud : les départs, au niveau haut, accessible par le viaduc routier, et les arrivées, bagages et passagers, au niveau bas. Le nouvel édifice parallélépipédique, se caractérise au niveau « Départ » par sa couverture : une coque métallique de forme lenticulaire, suspendue à une charpente extérieure, qui dégage le hall de tous points porteurs. Pour renforcer le parti-pris de transparence et



dépouiller l'espace intérieur du bâtiment, les autres « points durs », escaliers, ascenseurs, et locaux sanitaires, ont également été reportés à la périphérie, libérant ainsi un vaste espace « rassurant pour le passager, et facile à exploiter ».

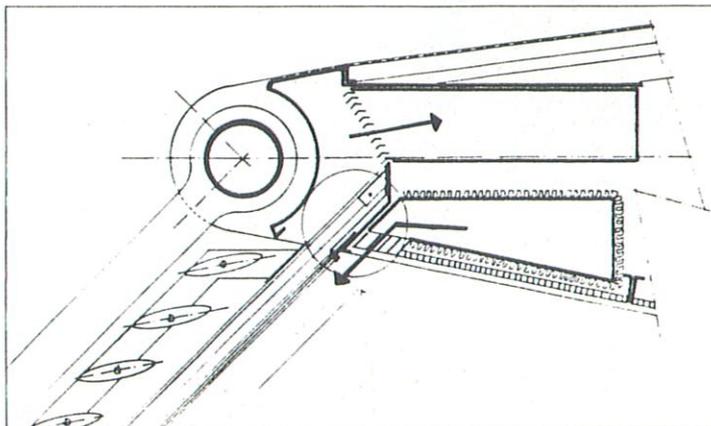
**DES CIRCUITS COURTS.** Les dimensions du hall, 50 x 100 m (celles d'un terrain de football !) répondent à l'objectif prioritaire de réduction des circuits du passager. Les espaces affectés aux commerces et au déambulateur de l'enregistrement, des contrôles d'identité et de sécurité,

et des salles d'embarquement, se succèdent dans l'épaisseur du hall : « Ainsi le voyageur est toujours en relation visuelle avec l'étape suivante de son parcours, ce qui le sécurise », affirme l'architecte. La légèreté de la toiture suspendue, autonome par rapport à la structure béton, répond aux contraintes du règlement parasismique en vigueur dans la région niçoise (classée zone 2). Tous les cinq mètres de grandes fermes-trellis enjambent les cinquante mètres du hall, et sont fixées à leur extrémité par un système de tire-fonds et contre-fonds

### UN « PLENUM » TECHNIQUE : LA POUTRE LENTICULAIRE

D'une portée de cinquante mètres, la voûte inversée en charpente métallique est un ouvrage complexe qui rassemble tous les dispositifs thermiques, phoniques et de climatisation du bâtiment. Cette poutre lenticulaire, d'une

de l'air réchauffé. Pour des raisons évidentes, cette poutre-machine devait être parfaitement isolée. L'utilisation du système thermoacoustique d'isolation Thermoson (Smac-Acieroid) pour les parois de la



hauteur structurelle de 4,30 m à l'axe du hall et de 50 cm aux extrémités, joue aussi le rôle d'un plafond technique très complet.

Aux deux extrémités de la toiture une articulation spectaculaire concentre, sur une hauteur de 50 cm, l'imbrication de toutes ces fonctions : l'accroche de la couverture aux tripodes tubulaires de la charpente extérieure, la fixation de la verrière, la prise d'air extérieur et la diffusion dans le hall

couverture, permet de réduire la pénétration des bruits aériens, la réverbération intérieure du hall et l'amplification des bruits internes au plafond technique.

Les composants principaux de ce procédé sont un caisson acoustique métallique perforé (tôles d'acier nervurées, lames d'acier et panneaux de laine minérale), une couche d'isolant thermique et un revêtement d'étanchéité multicouche.

3



4



tubulaires blancs qui offrent ainsi en façade un abondant linéaire de mâts de pavage. Cette structure pyramidale en acier prend appui de part et d'autre sur deux étroits bâtiments linéaires en béton qui accueillent les commerces côté ville et, côté piste, les galeries d'embarquement et différents locaux techniques.

**TRANSPARENCE ET COULEURS.** La lumière du sud, filtrée par les brise-soleil nobles des verrières, traverse l'aérogare de part en part et souligne la clarté des matériaux utilisés. Béton

brut gris clair, marbre de Carrare, cloisons et mobilier blanc « donnent la priorité à la couleur de ce qui est vivant : les vêtements des passagers, les affiches, les fleurs, la signalisation », dit Paul Andreu. La volonté de transparence est encore exprimée par les parois entièrement vitrées des passerelles d'accès aux avions, qui, au départ et à l'arrivée, offrent au passager une perspective sur la Méditerranée proche.

Voir catalogue des détails.

**LIEU :** aéroparc international de Nice-Côte d'Azur, Aérogare II.

**MAITRISE D'OUVRAGE :** chambre de commerce et d'industrie de Nice et des Alpes-Maritimes. Conducteur d'opération : direction départementale de l'équipement, service des bases aériennes.

**MAITRISE D'ŒUVRE :** Aéroports de Paris. Projet architectural : Paul Andreu, architecte en chef d'Aéroports de Paris. Architecte d'exécution : Charles-Jean Schmeltz. BET : génie civil, Souvan et Biancotto. Climatisation : Ledentu. Contrôle : « Contrôle et prévention ». Maîtrise de chantier : Somerco.

**PROGRAMME :** aérogare et zone de restauration.

**CALENDRIER :** début du chantier, 2 avril 1985 ; livraison, 1<sup>er</sup> avril 1987 ; mise en service, 24 mai 1987.

**SURFACES :** 18 120 m<sup>2</sup>.

**COUT DE CONSTRUCTION :** coût global, 320 millions de francs, dont 120 millions pour le bâtiment, 20 millions pour le viaduc, 7 millions pour les passerelles d'accès aux avions et 173 millions pour les voiries, VRD, réseaux, parkings et autres aménagements des abords directs de l'aérogare.

**ENTREPRISES :** (aérogare hors zone de restauration) ; Triverio, Fontanilli, Miraglia, Metal, Desse, béton ; Sometra, couverture ; Fontanilli, maçonnerie ; Paccino, menuiseries bois, cloisons mobiles et meubles d'exploitation ; Franco-Suisse, miroiterie et verrières ; Caremo, revêtements scellés ; EPR, revêtements collés et plafonds ; Delachet, menuiseries métalliques ; Séries, peintures ; Cierma, ascenseurs, monte-charges ; Cart-Capelier, plomberie, sanitaires, chauffage et climatisation ; Graniou, transformation et distribution électrique ; lese, téléphone, détection incendie et alarmes ; Teleflex, tapis à bagages « départ », « enregistrement » et « arrivée » ; Gallet, tapis à bagages « départ » ; « transporteurs » ; AET, portes automatiques passagers ; Somaco, porte automatiques « bagages » ; Celse, signalisation fixe ; GTME, signalisation mobile et mire de guidage des avions ; Seree, télévision de surveillance ; Paccino-Gouniot, habillage-décoration ; Inter-Furline, agencements ; Comptoir de la Machine, sièges ; GTM, viaduc ; Sovam, passerelles télescopiques. **PRINCIPAUX PRODUITS :** profilés alu « Schüco » ; produits verriers, Saint-Gobain ; sol plastique des passerelles, « Heuga ».

1 - Vue d'ensemble, côté ville (niveau haut).

2 - Détail d'ancrage de la toiture lenticulaire.

3 - Façade ouest, côté ville (niveau parking, départs).

4 - Prépasserelle embarquement, débarquement.

Photos : DR