

LE CAIRE

Aéroport international du Caire
Terminal 2
1977. Mise en service: 1986



FICHE TECHNIQUE

Capacité théorique:

- trafic annuel: 10 millions de passagers
- trafic en heure de pointe: 2 015 passagers, départs et arrivées confondus;
- 1 570 passagers au départ, 1 210 passagers à l'arrivée

Nombre de postes avions:

- au contact: 18
- éloignés: 12

Surface de l'aérogare:

48 000 m² pour le premier module construit, sur un total de 96 000 m²

Niveaux:

- niveau sous-sol partiel: locaux techniques
- niveau piste: trafic, départs et arrivées
- niveau 1: embarquement, bureaux, services

Equipements:

- au départ: 47 banques d'enregistrement des bagages
- à l'arrivée: 5 carrousels de livraison des bagages

Parc de stationnement:

3 200 places

Mise en service: 1986

Réconcilier des formes courbes et des lignes brisées

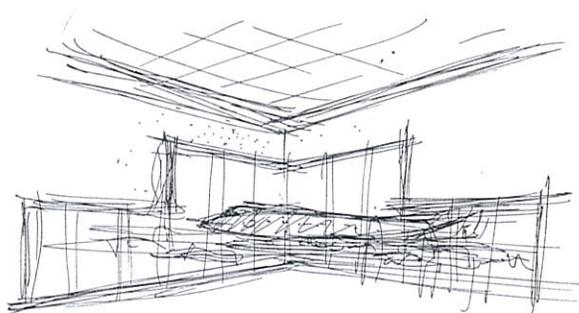
L'aérogare du Caire est une variation architecturale sur un concept fonctionnel très proche de celui de l'aérogare de Jakarta. Le projet s'est dégagé progressivement de celui de Jakarta pour ne conserver en définitive que la parenté des schémas fonctionnels.

La géométrie du projet est complexe dans son tracé en plan et en élévation. C'est une géométrie de dessin plus que de structure: elle ne procède pas de considérations ou d'exigences structurelles; très rectangulaire, elle a pourtant quelque chose à voir avec celle de l'arabesque. Sa complexité est créée par la répétition et l'association de formes identiques ou proches.

Tout a commencé par un dessin de maison de l'architecte japonais Kiyonori Kikutake dont l'espace intérieur était découpé par un angle sans poteau. Le projet s'est développé à partir de cette vue initiale par complications successives de la petite maison simple, au point que d'elle il ne reste plus rien, en apparence du moins.

A l'angle découpé a été ajoutée une découpe supplémentaire: il devient ainsi un élément très différent, qui entre en résonance avec certains éléments de l'architecture ancienne du Caire.

A l'origine du projet, la découpe de l'espace intérieur par un angle sans poteau, comme dans une maison de Kikutake, et la vision d'un avion dans cette découpe.

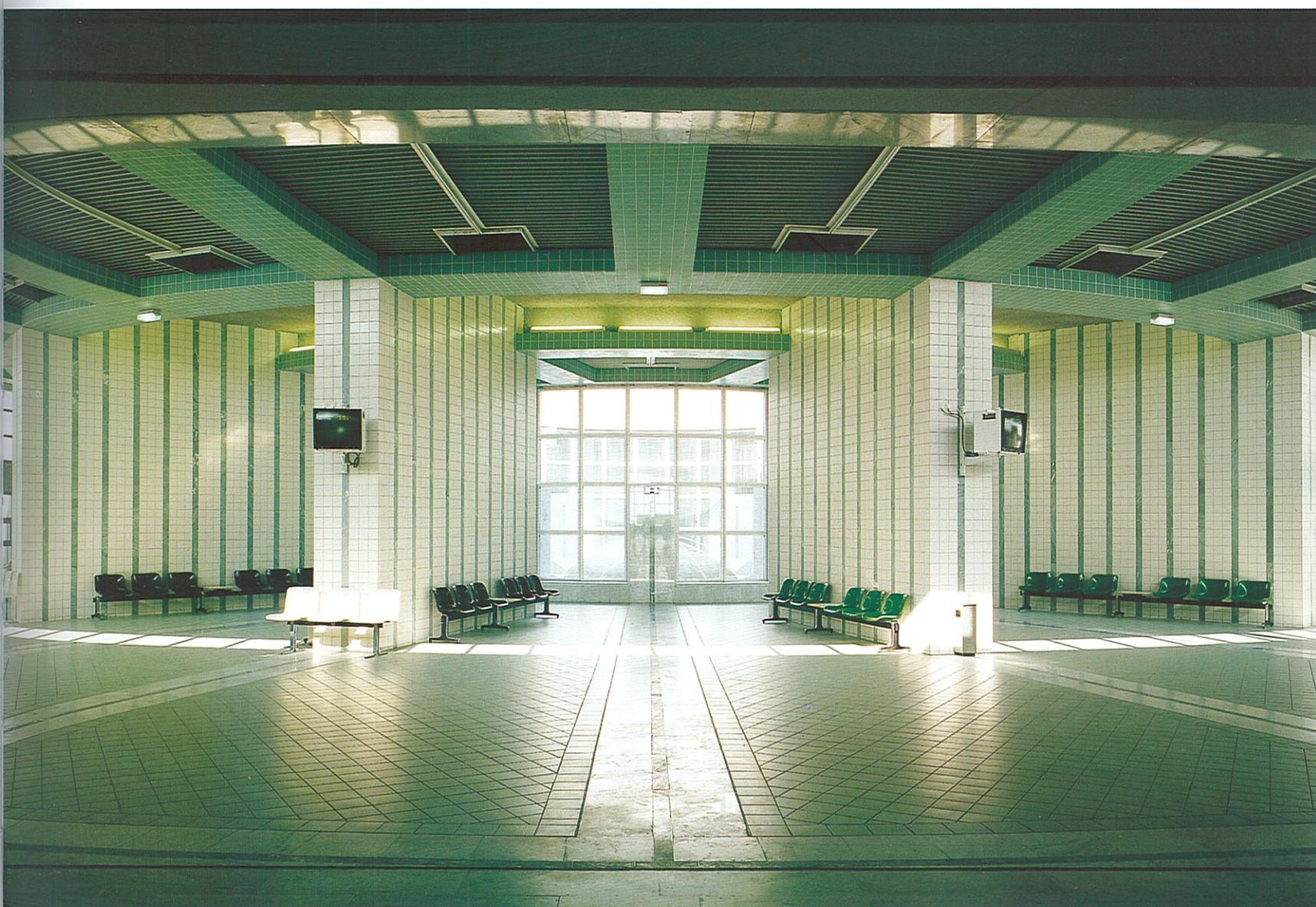


Dessin de Paul Andreu.

Les lignes de lumière s'enchaînent du sol aux murs, au plafond, unifiant dans un seul tracé la fonction, la construction, la décoration.



Les jardins de l'aérogare du Caire sont des patios intérieurs beaucoup plus minéraux que ceux de Jakarta.



Le projet réconcilie des formes générales courbes et des lignes brisées fondées sur une géométrie complexe.



Enfin, l'idée de multiplier des maisons simples a été modifiée pour arriver à celle d'un ensemble bâti continu dont les découpes conservent la mémoire de ces formes élémentaires, qui se trouvent transformées, associées, par une opération physique de compression et de fusion. Le bâtiment est ainsi devenu beaucoup plus minéral que celui de Jakarta, avec la conversion des jardins en patios intérieurs.

Une géométrie de tracés lumineux



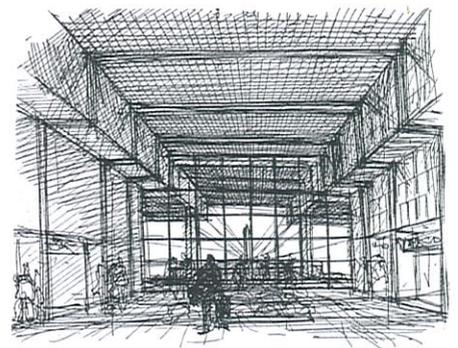
C'est l'opération de compression-fusion qui a introduit la lumière comme élément majeur du projet, qui a créé sa spécificité: quand l'intervalle entre les objets se resserre beaucoup, il devient un tracé lumineux, très intense, complémentaire de celui, matériel, des structures, aussi important que lui. Le dessin s'est complètement associé à la lumière.

L'aéroport du Caire est le premier bâtiment dont la moitié des lignes est dessinée et dont l'autre moitié est une projection de la lumière sur le plancher ou sur les murs.

A Charles-de-Gaulle 1 tout est dessiné, et la lumière, très classiquement, comme sur un chapiteau, met en valeur ce qui est dessiné, le volume conçu. Au Caire, la lumière n'est pas là pour faire voir, elle crée elle-même une partie du dessin. Le bâtiment sans la lumière est privé d'une part de son existence; cela n'est pas vrai du chapiteau, qui continue d'exister, que le toucher révèle entièrement.

Les dessins de la lumière sur le sol et les murs sont non plus une sorte d'explication ou de lecture du bâtiment, mais une partie de son dessin: une partie variable, changeante avec les heures et les saisons, dont l'architecte fixe seulement la règle. Les traits que la lumière trace, comme ceux d'un cadran solaire, sont aussi importants que ceux, fixés, du sol ou des murs. C'est de la combinaison des deux que le bâtiment tire son architecture, à la fois déterminée et changeante.

Il fallut ensuite rattacher toutes les formes entre elles, tous les éléments du projet, par des lignes qui se poursuivent et s'enchaînent du sol aux murs, au plafond..., unifiant en un seul tracé la fonction, la construction, la décoration.



Dessins de Paul Andreu.

L'organisation du trafic

Le développement du plan de masse de l'aéroport a été étudié dès 1977. Deux aéro-gares d'une capacité totale de 30 millions de passagers par an ont été prévues au Sud-Ouest du site, près de la piste Sud.

La première aéro-gare, d'une capacité de 10 millions de passagers, est divisée en deux modules identiques, l'un à vocation internationale, l'autre à vocation nationale. La surface totale

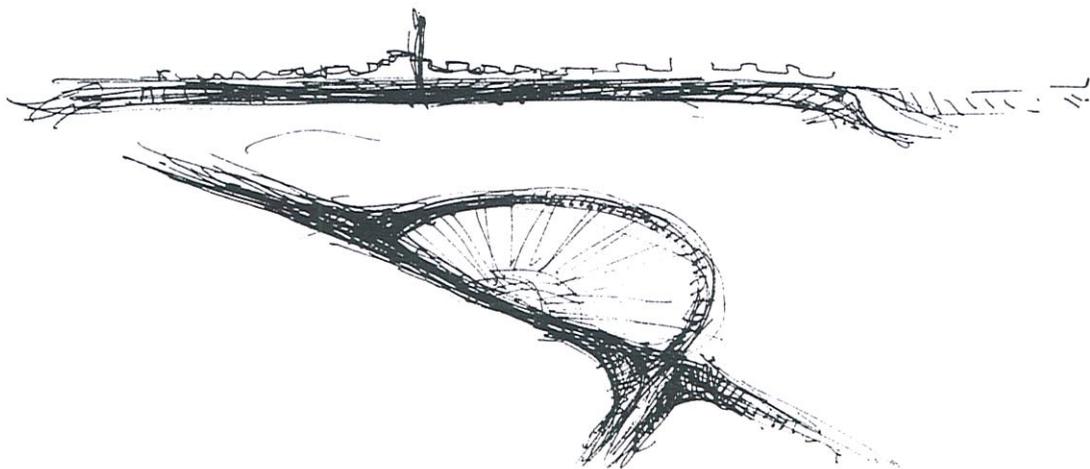


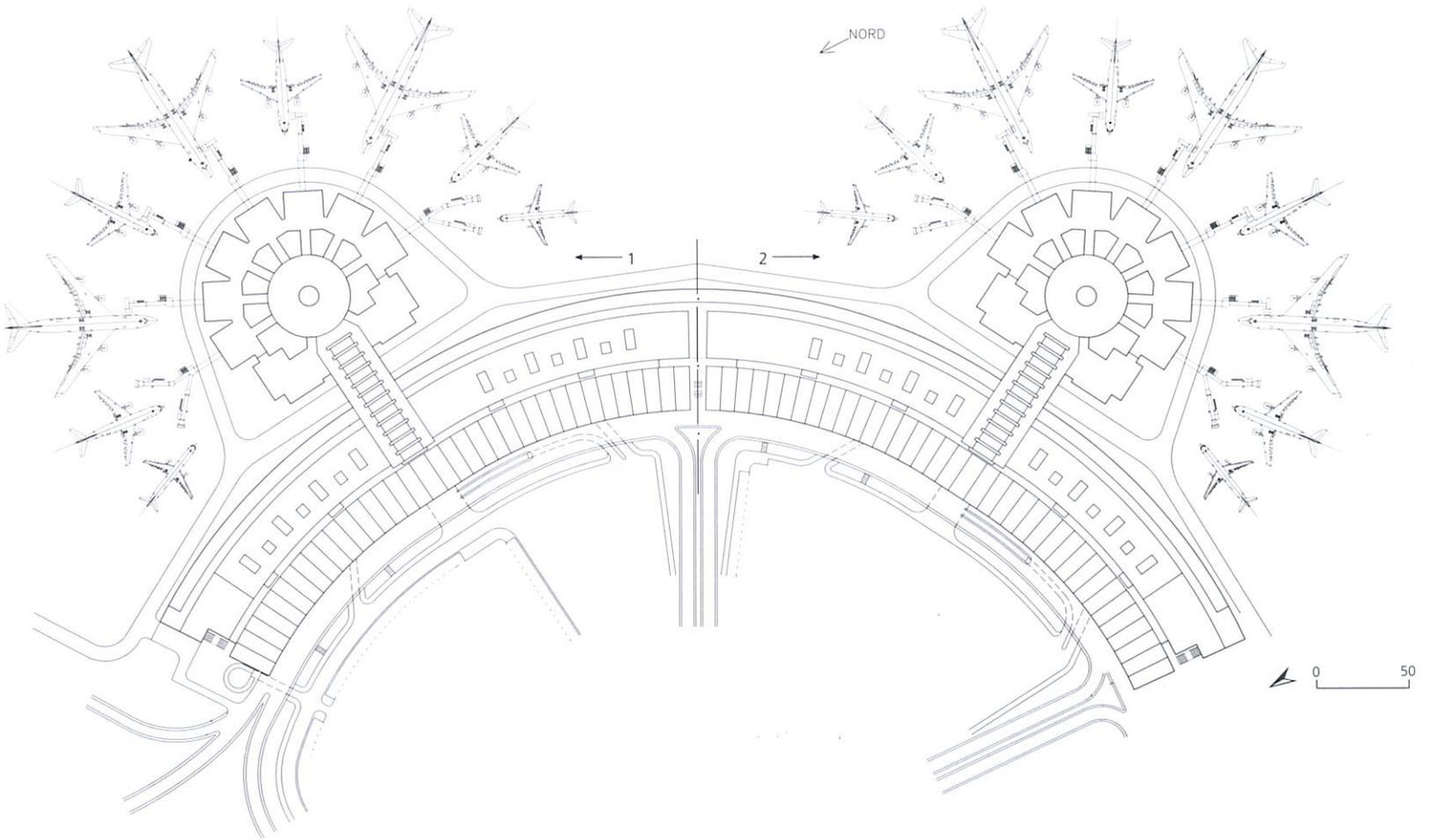
Vue générale côté ville.

est répartie sur deux niveaux côté piste, un niveau côté ville et un sous-sol partiel. Deux aires de stationnement des avions, liées aux modules de trafic, permettent chacune à neuf avions de stationner au contact du terminal.

Chaque module de l'aéro-gare, national ou international, comprend un bâtiment central relié à un satellite intégrant sept salles d'embarquement. Le rez-de-chaussée du bâtiment correspond au niveau principal de trafic avec, au centre, la zone des départs et, de part et d'autre, les zones d'arrivées. A l'arrivée, les salles de livraison des bagages, distinctes pour le trafic national et international, ouvrent sur un hall public, séparé de celui des départs.

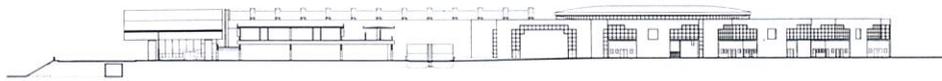
Cette aéro-gare a été mise en service au cours de l'année 1986, avec deux modules de trafic: d'un côté, le satellite international, de l'autre, celui réservé au trafic domestique. Le projet d'origine permet d'envisager des extensions soit par l'intermédiaire d'un troisième module de trafic, soit par la construction d'un second terminal passagers sur le même site.



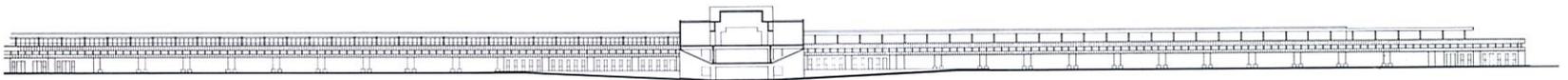


Plan de toiture.

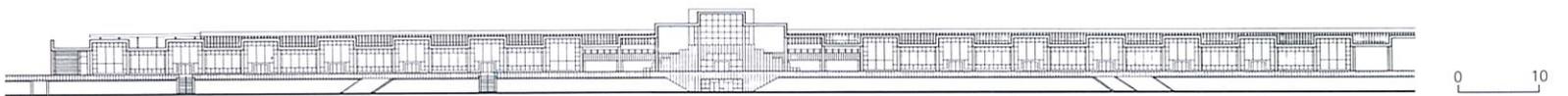
- 1 Module 1: «domestique» et «international»
- 2 Module 2: «international»



Coupe transversale avec façade du satellite.



Coupe de la façade développée côté piste.



Façade développée côté ville.

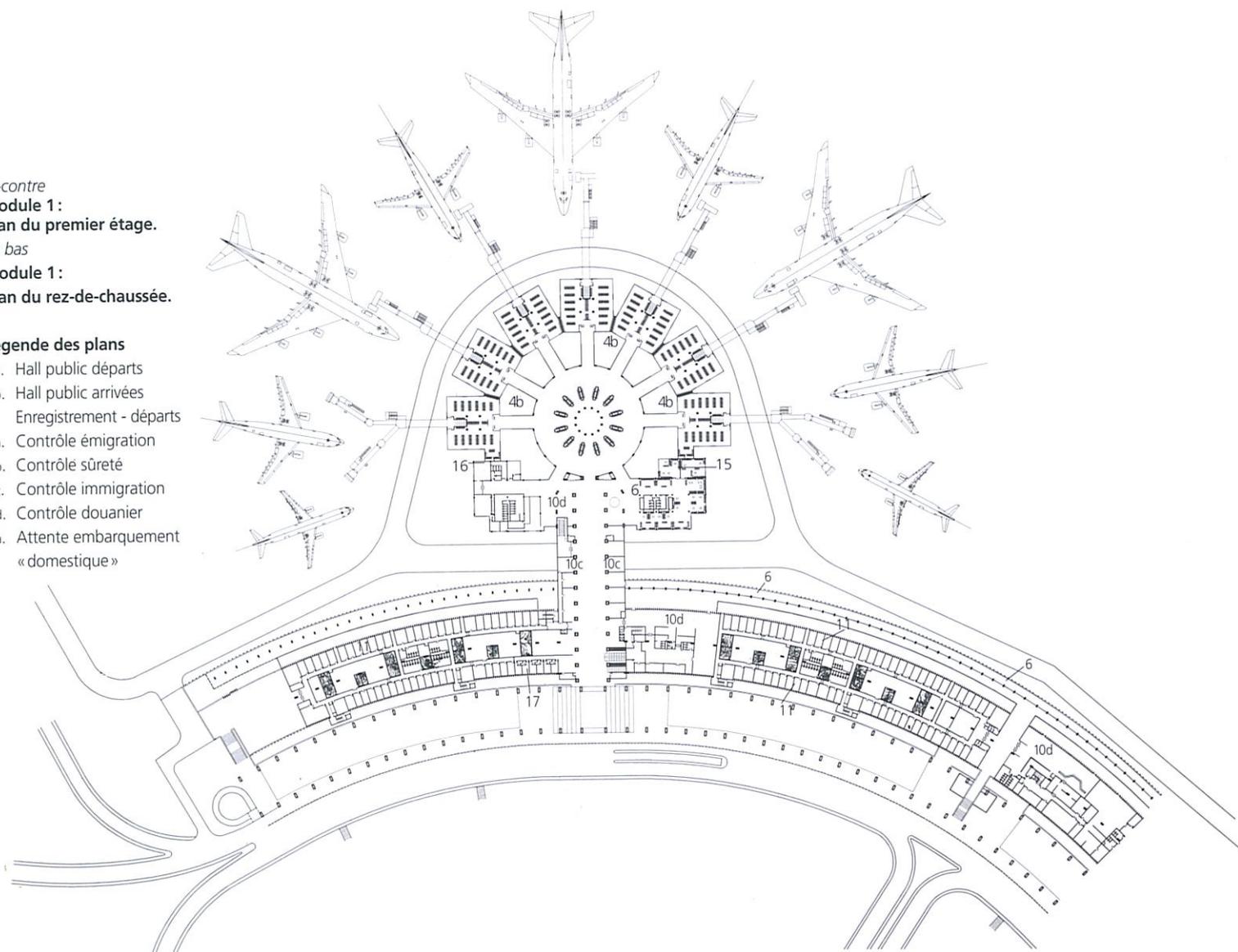
Ci-contre
Module 1 :
plan du premier étage.

En bas

Module 1 :
plan du rez-de-chaussée.

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
- 4a. Attente embarquement
 « domestique »



- 4b. Attente embarquement
 « international »
- 6. Transit
- 7. Arrivées
- 8a. Livraison des bagages
 « domestique »
- 8b. Livraison des bagages
 « international »
- 10. Services
- 10c. Commerces hors-taxes
- 10d. Restauration
- 11. Bureaux administratifs
- 15. Salons
- 16. Espace de prières
- 17. Chambres d'hôtel

