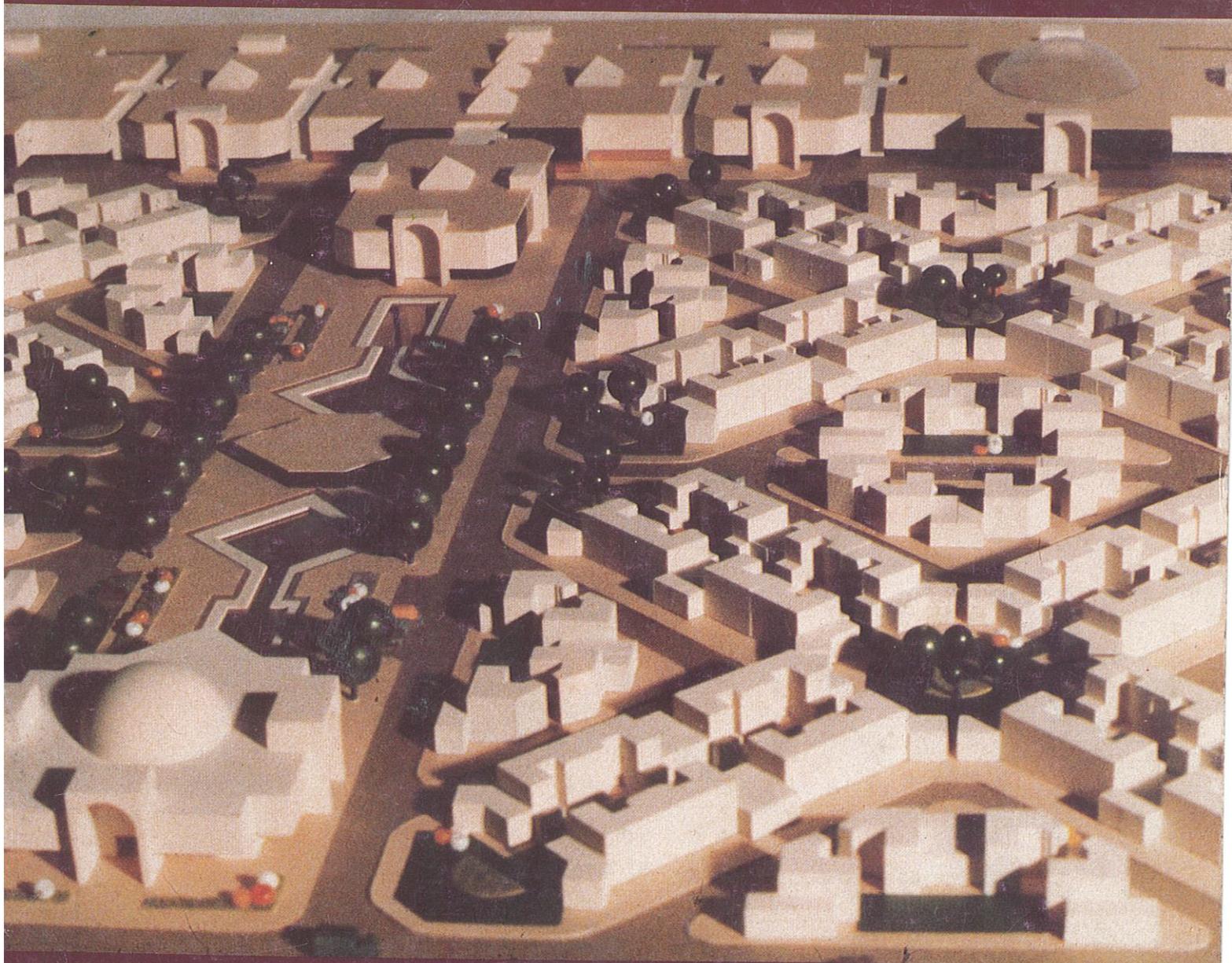


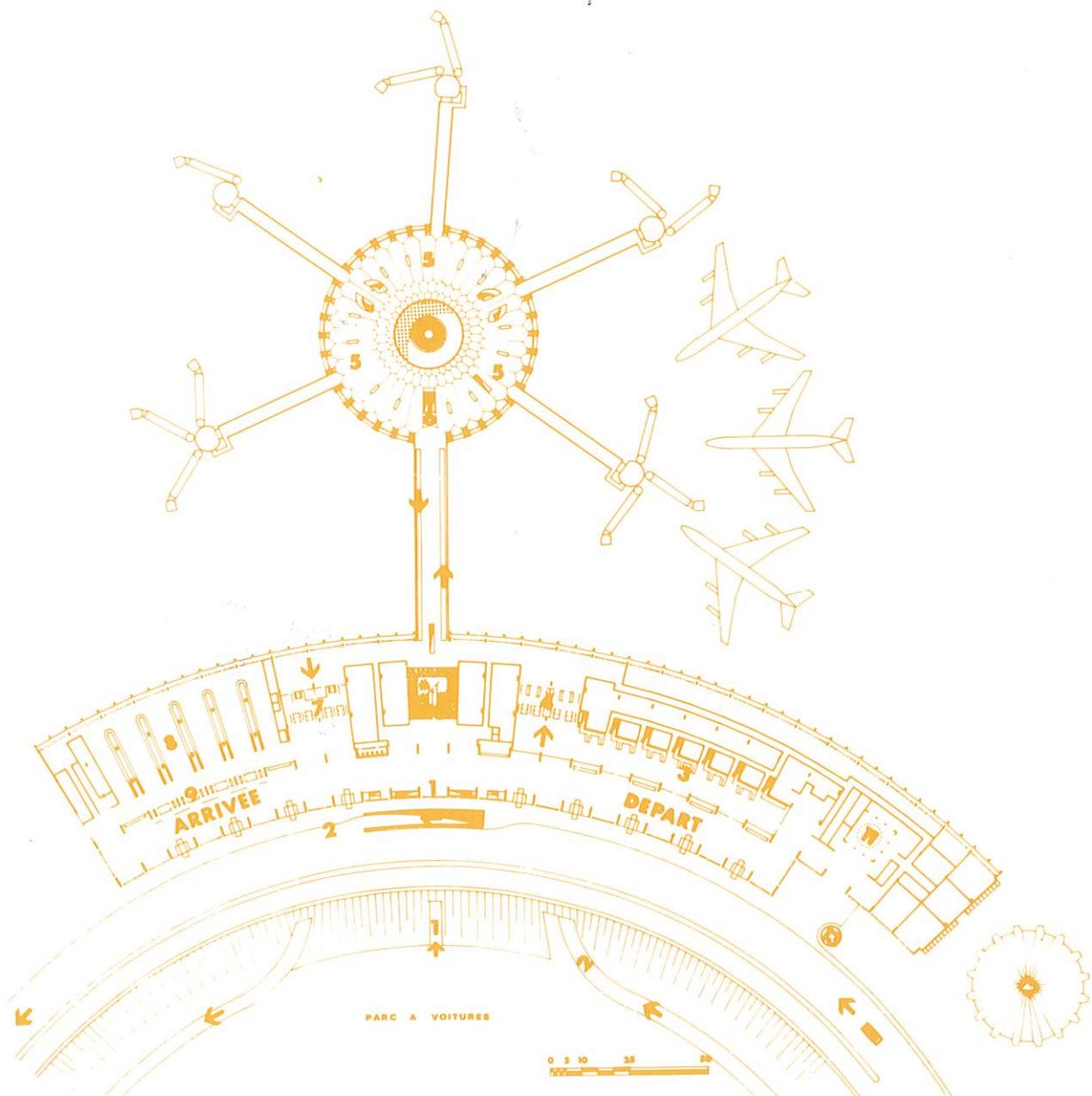
le mur vivant



≡ volume ≡ architecture ≡ couleur ≡

2^{ème} TRIMESTRE 1980 — NUMÉRO 56 — L'ARCHITECTURE EXPORTÉE — PRIX : 30 F — PRIX CANADA : 5 \$

AÉROPORT D'ABU DHABI



Il arrive parfois qu'à l'occasion d'une escale, on aborde un pays inconnu, dont on ne connaîtra rien d'autre qu'un paysage survolé - une aérogare. Et cette aérogare est alors comme le grossissement, sous une loupe très puissante, du point abstrait de la carte ; point où se croisent des lignes - auquel s'accroche un nom. Dans ce lieu si curieux, on ne vivra qu'un temps très court qui s'arrêtera comme si, brusquement, on enlevait la loupe qui permettait de voir.

J'ai souvent pensé, au cours du projet de l'aérogare d'ABU DHABI à un passager un peu fatigué, arrivant la nuit dans ce gros point rond du satellite ; les avions seront rangés tout autour, rattachés par des passerelles ; et pour une heure voilà ce passager sous la grande voûte verte et bleue, ruisselante de lumière, au calme s'il ne descend pas, dans une atmosphère plus animée s'il va chercher en bas le bar et les commerces. Et je me plaisais à penser qu'il allait repartir avec un souvenir de plus ; qu'ABU DHABI, pour lui, n'était plus seulement un nom abstrait de carte, mais un lieu déjà.

Cette vue de nuit cependant n'est qu'une des vues possibles, il y a plus de passagers qui arrivent et qui partent que de passagers en transit ; et beaucoup, la plupart sans doute, connaîtront ABU DHABI. Pour chaque type de passager, il y a un abord différent de l'aérogare : aucun n'est négligeable et tous ont été examinés à un moment où à un autre de notre étude.

Pour revenir à l'essentiel de ces abords, comment ne pas parler d'abord du site.

L'aéroport est construit dans le désert. Il fallait qu'il en conserve la beauté ; beauté de la simplicité extrême d'un sol de couleur presque uni se fondant dans le ciel, exprimant à la fois le calme et l'intensité.

La piste et les voies de circulation ne changeront pas beaucoup ce caractère, en dépit des volumes de terrassement qu'elles ont exigé. En revanche, les bâtiments et singulièrement l'aérogare doivent créer quelque chose de nouveau dans le paysage, un peu comme une cité dans une oasis grâce aux

plantations qui sont concentrées aux abords des constructions et dans le parc à voitures. Les routes quant à elles auront un caractère intermédiaire. On a pris grand soin, dans leur tracé, de respecter quelques éléments marquants du paysage existant : si la route d'accès à l'aérogare n'est pas dans l'axe de celle-ci, si ses courbes d'entrée et de sortie sont dissymétriques, c'est pour préserver une série de reliefs assez bas, qui perdront certes l'importance qu'ils ont aujourd'hui dans un paysage presque dépourvu d'accidents, mais qui subsisteront comme un témoin de l'état antérieur, une chose naturelle au milieu des très grandes surfaces et des très grands volumes construits.

Ces volumes, tous de teinte claire, rappelleront un peu une cité par leur variété et leur caractère : du bas en haut, volume courbe du bâtiment des départs et des arrivées ; coupoles basses du pavillon d'honneur et du satellite ; coupole plus haute de la mosquée ; colonne de la tour, évasée vers le ciel ; ces volumes, modernes et originaux, restent assez proches parents de volume de l'architecture traditionnelle pour paraître familiers au paysage.

Tous ces volumes sont refermés sur eux-mêmes, un peu comme ces pierres qui, grises ou blanches à l'extérieur, doivent être ouvertes pour révéler la couleur de leurs cristaux. Le hall de l'aérogare fait exception et ressemble davantage à ces coquillages dont la couleur, uniquement interne aussi, se révèle toutefois sur l'ourlet de leur ouverture. Pour le passager qui abordera en voiture l'aérogare, l'ouverture sera ce grand auvent à la sous-face recouverte de céramique bleue brillante, couvrant largement le trottoir et la route, mettant les usagers à l'abri du soleil.

Puis, les portes automatiques franchies, ce sera le grand volume frais du hall : frais physiquement puisque l'air y est conditionné, frais aussi par les couleurs bleue et verte de la double voûte de la toiture : plus que des voûtes d'ailleurs, ce sont deux voiles suspendus qu'évoqueront les structures de béton ; prolongeant l'auvent d'un côté, ou poursuivant de l'autre, dans les zones fonctionnelles plus basses que sont l'en-

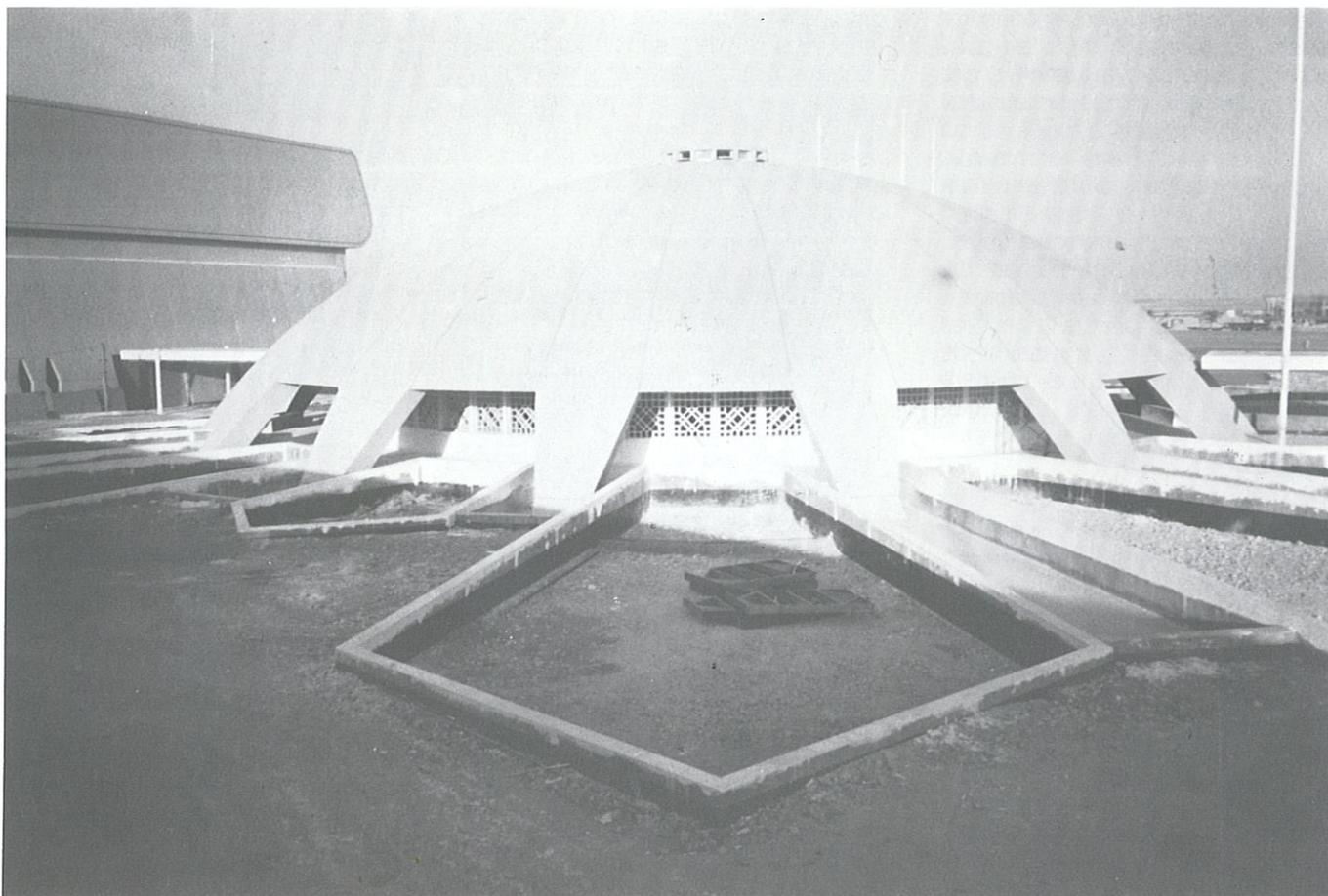
registrement et la livraison des bagages, elles s'élèvent l'une vers l'autre au centre du hall, se courbent comme si elles étaient suspendues plus haut, laissant entre elles un espace étroit par où la lumière extérieure pénètre et fait briller très fortement par endroits les céramiques des revêtements : bleue du côté de l'extérieur, verte du côté de l'intérieur, la couleur de la céramique se prolonge ensuite, dans la profondeur du bâtiment, sur les plafonds suspendus. Un sol blanc, des meubles d'un brun sombre, viendront renforcer cet effet recherché de fraîcheur et de calme.

Mais le calme ne peut venir seulement du traitement des volumes : il résulte, plus que de tout autre facteur, de l'organisation des fonctions dans les volumes : celle qui a été adoptée pour la nouvelle aérogare d'ABU DHABI sera assez simple et claire pour n'être pas remarquée par le passager qui sera guidé par les volumes eux-mêmes d'une formalité à l'autre.

L'enregistrement se fait dans un hall qui peut être séparé du précédent par des barrières ; sans couper complètement la vue, elles éloigneront des banques d'enregistrement les accompagnants très nombreux, permettant ainsi aux passagers de n'être pas bousculés, aux employés de faire vite et efficacement leur métier.

Après l'enregistrement, les passagers pourront retrouver leurs accompagnants quelques instants au centre du bâtiment, ou bien s'engager immédiatement dans la suite des formalités en traversant le contrôle d'immigration et le contrôle de sécurité, puis en se rendant dans les salles d'attente du satellite. Les premiers trouveront au centre de l'aérogare une zone dégagée avec un petit jardin intérieur entouré d'eau : s'élevant au-dessus du bassin et du jardin, éclairé comme eux par des ouvertures en toiture, un escalier conduit ceux qui disposent de beaucoup de temps, vers des commerces hors douane, des restaurants, des terrasses enfin, d'où on pourra voir les avions rangés autour du satellite, plus loin, les voies de circulation et la piste.

Les autres emprunteront tout de suite le couloir d'accès au satellite : long de 60 mètres, équipé



de trottoirs roulants qui éviteront toute fatigue, c'est un passage voûté, peu ouvert sur l'extérieur pour n'être pas chaud, et dont le calme précède la forme et la couleur du satellite pour les rendre plus frappants. C'est dans la voûte qui couvre ce dernier que nous avons concentré toutes nos idées sur l'aérogare. Mais faut-il parler de voûte quand c'est à la fois le sol et le plafond qui sont traités d'un seul mouvement et sur deux niveaux à la fois ? Jaillissant d'un petit bassin rond situé au rez-de-chaussée, sur un sol blanc identique à celui du reste de l'aérogare, une colonne monte et s'évase immédiatement, s'étale de tous côtés, s'élevant jusqu'à dix mètres de hauteur pour s'abaisser ensuite d'un seul mouvement courbe jusqu'au niveau du plancher du premier étage - le seul que, jusqu'ici, le passager ait emprunté -. Le dessin de céramique bleu et vert de la colonne se poursuit sur la voûte, puis encore sur le sol du niveau des salles, se retourne enfin et s'arrête sur le bord d'une



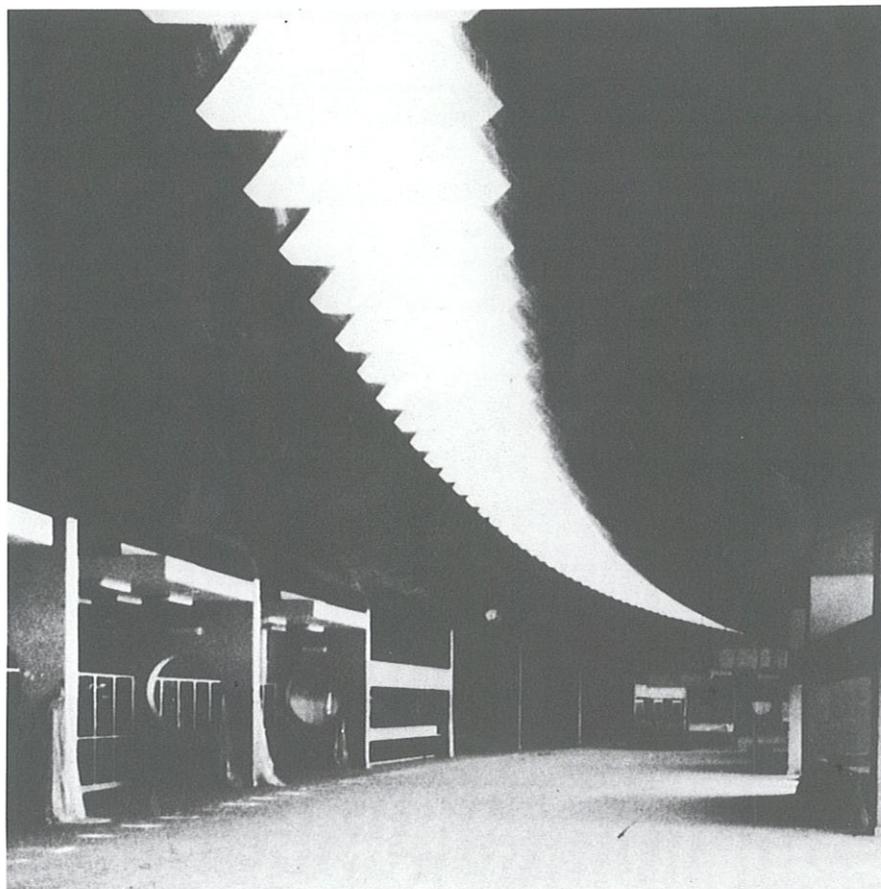
vaste trémie ronde qui entoure la colonne centrale et d'où les passagers des salles d'attente verront les commerces situés en contrebas. Cette grande coquille, dont la couleur va d'une dominante verte à une dominante bleue à l'extérieur, grâce à une modification continue du motif hexagonal choisi, est percée d'ouvertures rondes à sa périphérie : la plupart servent de fenêtres ; d'autres sont les points d'arrivée dans le satellite de passerelles fixes fermées qui donnent accès à travers des passerelles mobiles, aux avions stationnés au contact.

Il entrera peu de lumière de l'extérieur, peu de chaleur : ce sera un peu comme une très vaste caverne fraîche et brillante - un endroit calme et apaisant, mais aussi, nous le pensons du moins, un espace très original, au meilleur sens de ce terme : c'est-à-dire qu'il n'intervient dans sa définition aucune mode, aucun désir d'étonner à tout prix, mais seulement la recherche, dans un champ culturel qui reste celui de l'architecture arabe, en respectant les contraintes climatiques et fonctionnelles, d'une solution qui soit à la fois belle et adaptée.

Afin que la pureté de la voûte ne soit pas mise en danger par l'intégration de dispositifs techniques, tous les équipements sont fixés au sol, rassemblés dans des volumes bas, eux-mêmes recouverts de céramique et prolongeant ainsi le sol pour mieux s'y intégrer. L'éclairage en particulier, entièrement indirect, sera obtenu grâce à des projecteurs implantés dans la partie haute de ces volumes : la vue des passagers ne sera ainsi pas troublée par des échafaudages disgracieux, qui seraient nécessaires si l'on devait changer des lampes situées très haut. Aucun point trop brillant ne les aveuglera, tandis que la beauté du revêtement sera mise en valeur.

Des sièges beaux et confortables, des cendriers, quelques tables basses donneront un grand confort en ajoutant à la qualité de l'ensemble.

Traversé par les passagers qui partent et qui arrivent, offrant aux passagers en transit toutes les facilités souhaitables - commerces, bars, nursery, etc... le satellite devrait pour tous résumer



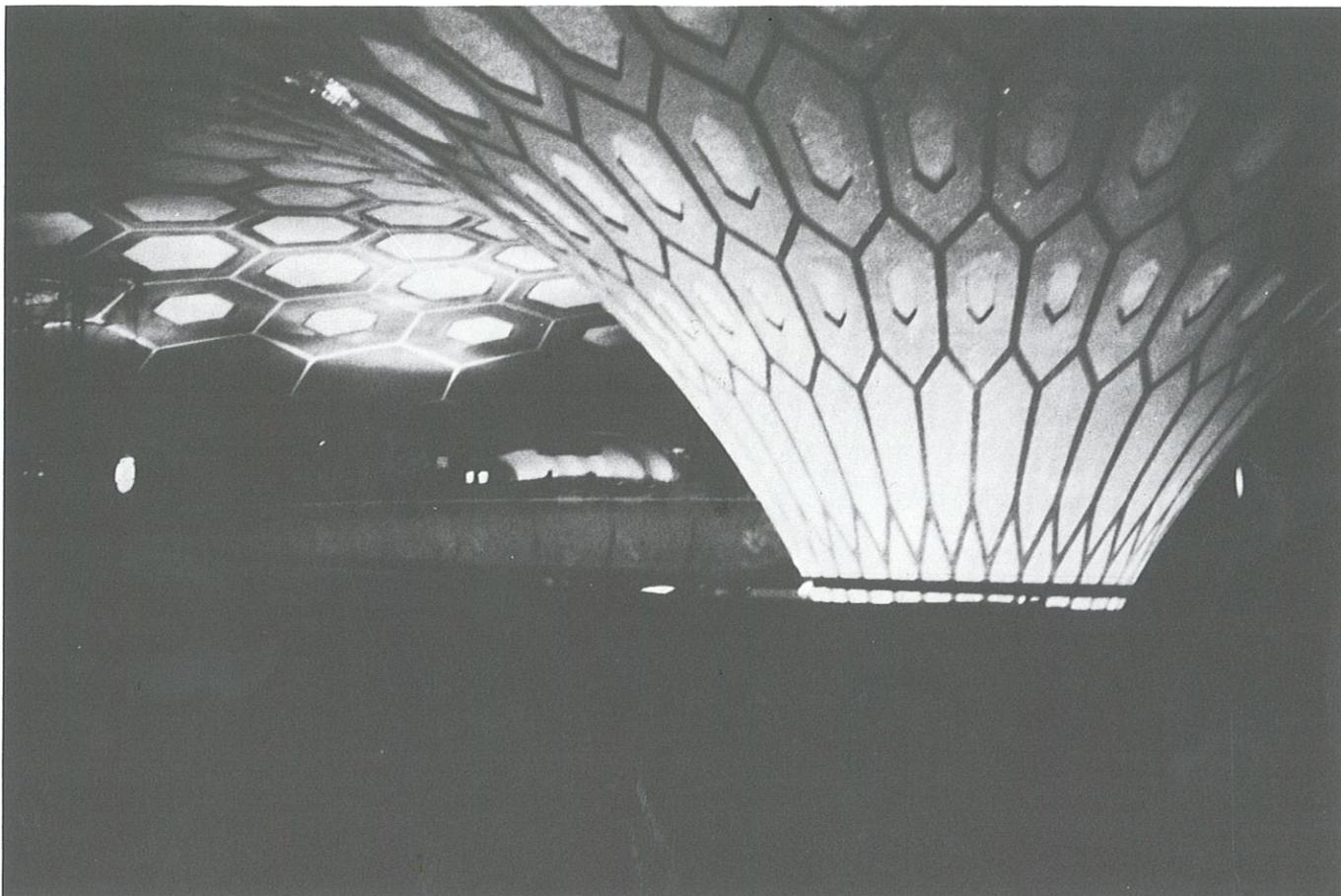
l'aérogare, la caractériser, la fixer dans les mémoires comme peut le faire, pour l'aérogare n° 1 de l'aéroport Charles le Gaulle, l'espace central traversé par les tapis roulants.

Pour le passager qui arrive, les impressions seront analogues. Il emprunte la même circulation, mais en sens contraire, que les passagers qui partent. Ici encore un tapis roulant évitera toute fatigue.

Au fond de la galerie, bien avant d'arriver dans le corps principal de l'aérogare et de tourner sur sa droite pour aller vers les contrôles d'immigration et la livraison des bagages, le passager qui arrive verra le jardin central intérieur de l'aérogare et peut-être, attendant de l'autre côté de ce jardin et du bassin qui l'entoure, sa famille ou ses amis : ils seront assez loin pour qu'il n'y ait pas de problème de sécurité ou de douane ; mais il sera possible de les voir, de leur faire signe, de leur dire quelques mots sans attendre la livraison des bagages. Ce n'est bien sûr qu'après cette livraison, faite sur des tapis dont la taille a été adaptée aux avions gros porteurs de manière à ce qu'il n'y ait aucun

retard dû aux installations, après aussi avoir traversé le contrôle de la douane, que les passagers accéderont dans le hall général de l'aérogare et là retrouveront, dans une zone bien adaptée, parents et amis. Les taxis seront tout prêt, attendant le long du trottoir ; le parking situé en contrebas sera accessible par escalators ; très vite et sans fatigue le passager devrait se retrouver sur la route qui mène en ville, puis chez lui.

A un passager curieux du fonctionnement des aérogares, on pourra expliquer, s'il ne le devine pas seul, que ses bagages, qu'il abandonne ou retrouve au premier étage - mais se rendra t-il compte qu'il est au premier étage puisque la route l'y a conduit très progressivement ? - descendent et montent grâce à des dispositifs mécaniques, vers et depuis des zones de tri situées au niveau des aires de trafic ; on pourra aussi lui donner une idée de tous les bureaux nécessaires pour l'autorité aéroportuaire, les compagnies et les services publics, tous les locaux techniques, lui dire qu'à côté de la tour de contrôle qu'il a vue de loin, auprès de laquelle il est passé



quand sa voiture a abordé l'aérogare, se trouvent des locaux pour le contrôle des avions, pour la météorologie, pour la préparation des vols et ainsi, petit à petit, le faire pénétrer dans ce monde complexe et vivant qu'est une aérogare importante de nos jours.

Mais à vrai dire, le plus souvent, le passager n'est pas curieux de ce monde : il demande avant tout à aller vite et sans problème. Passager, il est celui qui passe et rien d'autre. Il a raison ; et cette gare devrait lui plaire, où tout est simple et bien conçu pour éviter la fatigue ; où aussi, parce que tout est simple, il aura le loisir, et l'envie, j'espère de jouir des lieux et de la grande recherche qui a été faite pour les définir et les aménager.

Et c'est bien volontairement que, jusqu'ici, pour expliquer ce que sera l'aérogare aux yeux des passagers, je me suis pratiquement abstenu de citer des chiffres : certes il est important pour ceux qui décident de la construction de savoir que deux millions de passagers au moins pourront utiliser cette aérogare chaque année sans qu'il en résulte de saturation gé-

nante ; qu'elle aura une superficie totale de 50.000 m², que ces chiffres et bien d'autres laissent échapper dans leur précision ce qui sans doute est l'essentiel : la commodité et l'agrément, et dans celui-ci ce qu'il y a de plus subtil, mais qui jamais ne peut être séparé de l'idée du voyage : même le plus sérieux, le rêve.

Et que désire l'architecte - en tremblant toujours à l'idée d'un échec - que de faire partager à tous, à beaucoup au moins, son rêve.

Paul ANDREU
Architecte

Entreprises françaises ayant travaillé pour l'aérogare d'Abu Dhabi.

- Sté Ascinter Otis.
- Sté Carel, Fouché Languepin.
- C.E.V.M.I. - Solari.
- Sté Clémaçon.
- Sté Tissmétal.
- Laurent Bouillet.
- Protecfeu.
- Saint-Gobain Vitrage.

