



construction moderne 9/77



Première étape d'un grand projet

LA GARE FERROVIAIRE DE ROISSY

La gare ferroviaire de Roissy est le point terminal d'une nouvelle ligne de chemin de fer aboutissant à la gare du Nord et destinée à être prolongée, dans cinq ans environ, jusqu'au Châtelet, où elle se trouvera reliée à la ligne de Sceaux.

Son rôle ne se limite pas à la desserte de l'aérogare actuelle — puis de la seconde encore en projet. Elle est déjà largement utilisée par le personnel de l'aéroport et par les habitants des banlieues voisines. C'est la raison pour laquelle elle n'est pas directement branchée sur l'aérogare.

Desservie par un réseau d'autobus qui la relie à toutes les installations de l'aéroport, la gare de Roissy n'est que l'un des éléments d'un projet plus ambitieux. Seront regroupés au centre de l'aéroport un certain nombre de bâtiments indépendants à caractère urbain.

Il ne s'agit pas là de faire - encore - un centre commercial, mais un ensemble de volumes nettement marqués, groupés autour d'un espace public ouvert, où les rez-de-chaussée seront seuls occupés par les restaurants, les bars, les commerces et les services.

Afin d'éviter la création de charges foncières trop lourdes, qui handicapent souvent le développement de tels projets, on a évité les superpositions d'éléments, les voies et les parkings couverts.

La gare S.N.C.F. de Roissy sera ultérieurement intégrée à un ensemble beaucoup plus vaste.

DE VASTES CHAMPIGNONS

La gare proprement dite est en sous-sol et comporte quatre quais, séparés deux à deux par les points porteurs de la structure.

Celle-ci est constituée par des poteaux se prolongeant par de vastes champignons de 10×10 m, et de 10×20 m en partie centrale, afin de dégager la portée au-dessus des quais. Ces champignons sont indépendants, sauf en quelques points où ils se trouvent reliés par des rotules mécaniques, qui permettent le report de certains efforts et assurent également des passages de câbles.

L'éclairage zénithal est assuré par des lignes de lanterneaux à ouvrants automatiques en cas d'incendie.

Les champignons en béton ont été coulés en place dans des coffrages répétitifs. Un soin particulier a été apporté à leur jonction avec les poteaux, afin d'éviter les reprises de bétonnage.

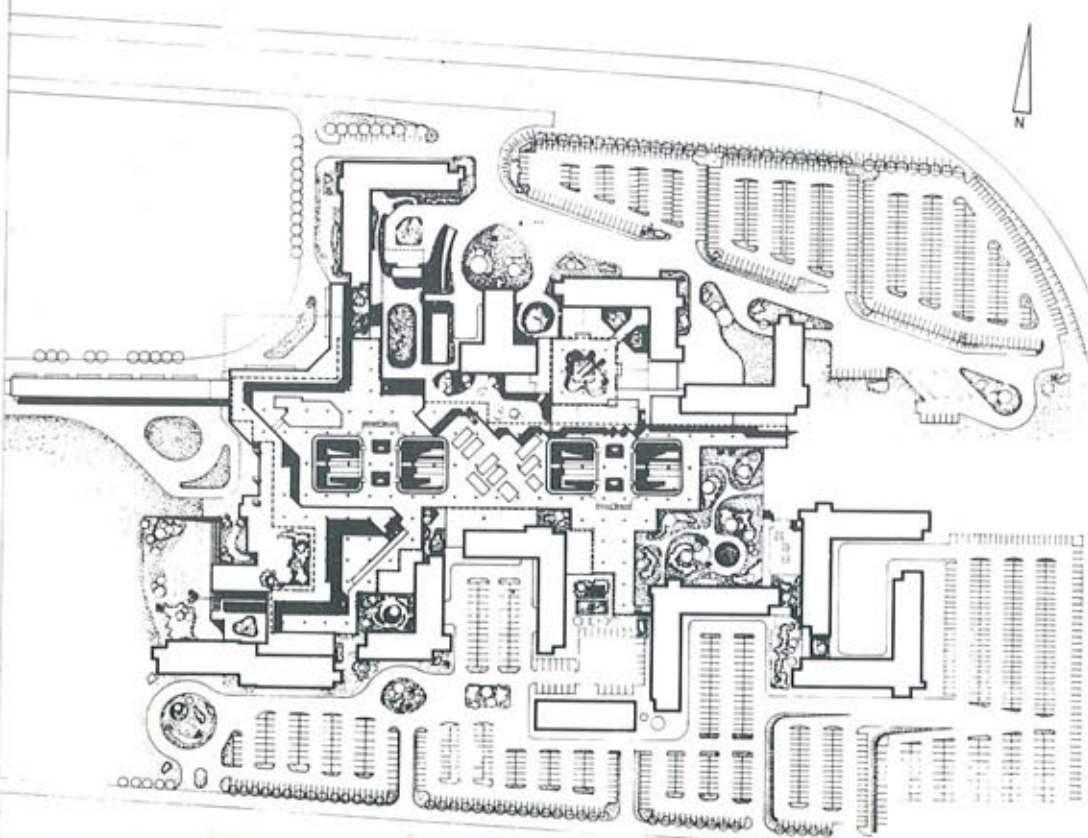
L'architecture de la gare se veut une synthèse entre un espace public traditionnel et une structure nue, non dissimulée par de faux-plafonds, qui feraient perdre le rythme vrai de la construction.

Pour cette raison, tous les équipements viennent du sol, par l'intermédiaire de « totems », alimentés en eau chaude et en électricité, et renfermant l'éclairage, le mobilier urbain — bancs, corbeilles à papiers, téléphone, sécurité incendie — et la signalisation. Ces totems, en évitant la création de simples boîtes anonymes, expriment un humour un peu grinçant par leur polychromie et leurs formes baroques, une sorte d'anti-design.

Contrairement à ce qui est souvent pratiqué dans de telles réalisations, l'isolation phonique a été réduite au minimum, afin de conserver un certain volume sonore sans lequel un espace public n'est plus vivant.

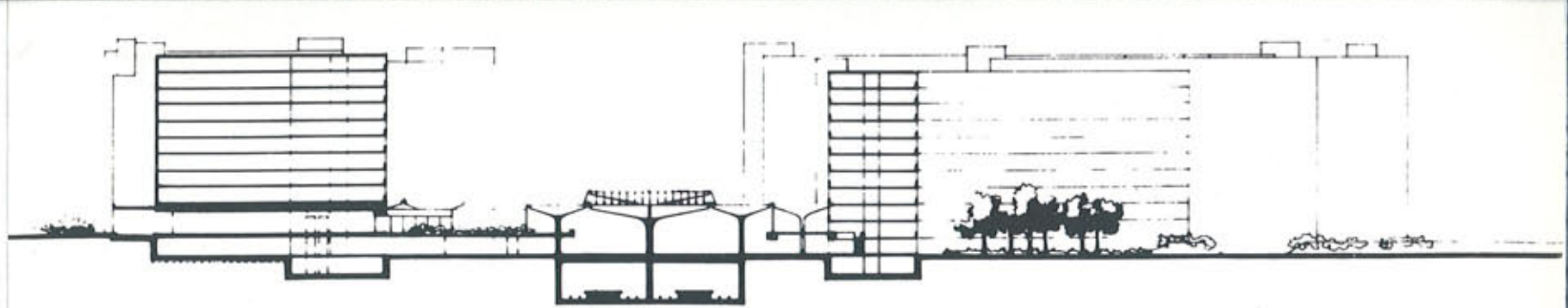
Architecte en chef : Paul ANDREU

Architectes : P. PRANGE, J.-J. BAECHELEN, M. GREGOIRE, J.-P. LAVIT D'HAUTEFORT, J. PADOPOULOS

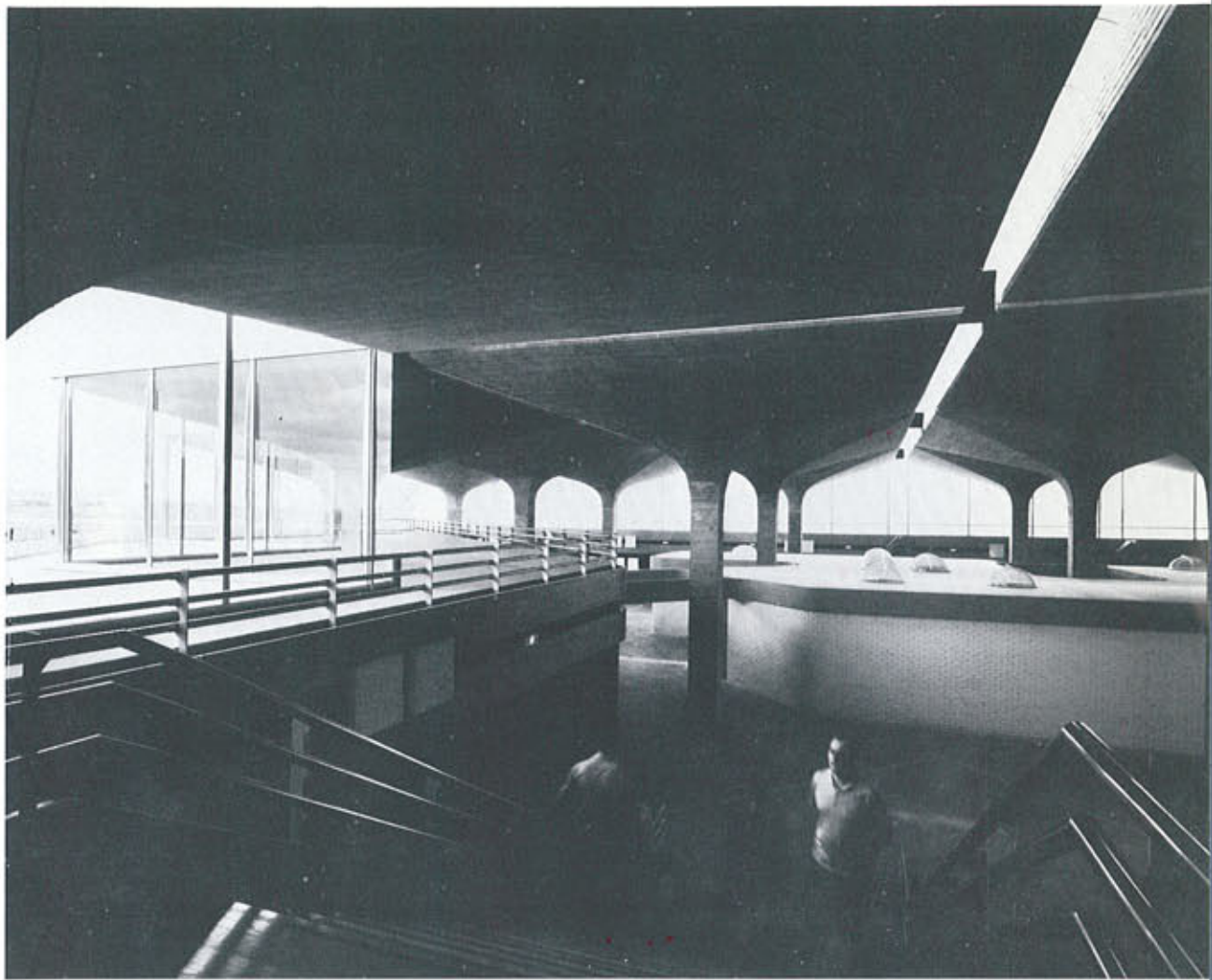


Les deux niveaux de la gare.
Les lanternaux
qui raccordent entre eux
les champignons
assurent l'éclairage
général.





Une structure qui exprime
le rythme de
la construction,
et de curieux totems.





Le béton apporte
la diversité de
ses apparences.
Les quais sont décorés
de panneaux sculptés.

