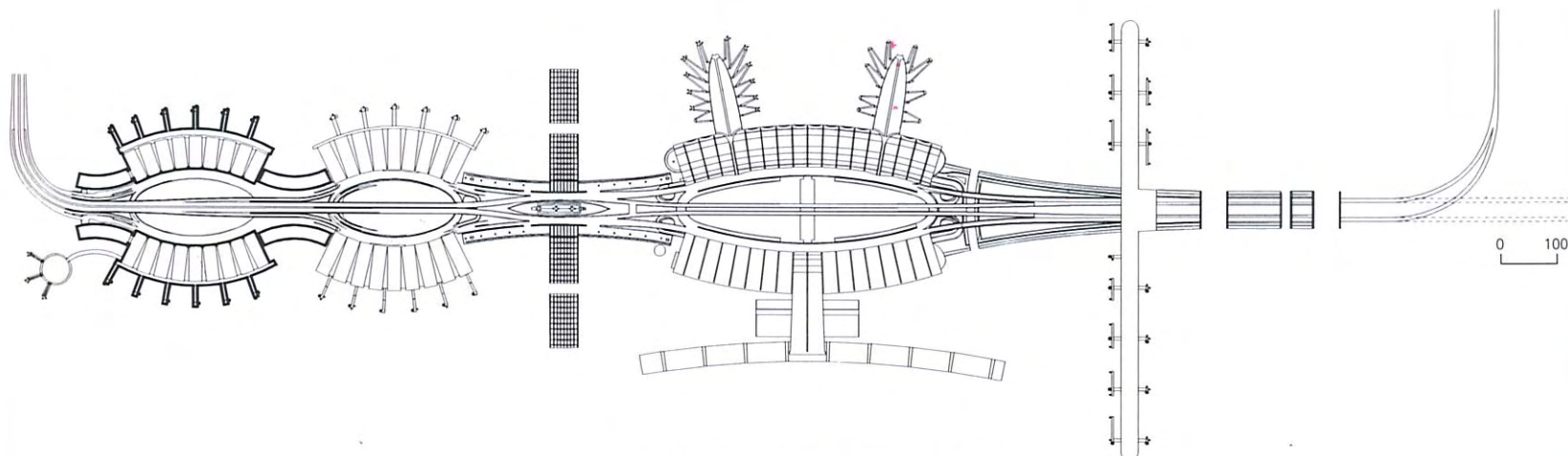


CHARLES-DE-GAULLE 2 - HALLS A ET B

Aéroport international de Roissy - Charles-de-Gaulle
Aérogare 2, Halls A et B
1972. Mise en service Hall B: 1981
Mise en service Hall A: 1982



Un système de croissance ouvert

FICHE TECHNIQUE

Capacité théorique:

- trafic annuel: 10 millions de passagers, dont 6 millions pour le Hall B et 4 millions pour le Hall A.
- trafic en heure de pointe: 3 000 passagers, arrivées et départs confondus

Nombre de postes avions:

- au contact: 16
- éloignés: 13

Surface de l'aérogare:

- 50 900 m² pour le Hall B
- 50300 m² pour le Hall A

Niveaux:

- niveau sous-sol: route de service et locaux techniques
- niveau piste: traitement des bagages
- niveau 1: trafic, départs et arrivées

Equipements:

- au départ: 112 banques d'enregistrement des bagages, dont 55 pour le Hall B et 57 pour le Hall A.
- à l'arrivée: 8 carrousels de livraison des bagages, dont 4 pour le Hall B et 4 pour le Hall A

Parc de stationnement:

3 680 places

Mise en service:

- novembre 1981 pour le Hall B
- mars 1982 pour le Hall A

L'Aérogare 2 de Roissy est, dès le départ, la recherche d'une réponse appropriée à la question du développement dans le temps, par phases successives, d'une aérogare qui devait conserver un caractère unitaire tout en s'adaptant à des conditions de trafic toujours changeantes. Les principes de l'Aérogare 2 sont simples. Le premier est que le projet et la construction sont faits en plusieurs fois; le deuxième qu'à chaque phase principale de construction il existe une limite claire entre la partie en exploitation et la partie en chantier. Les deux principes créent les conditions nécessaires à une planification ouverte. Un plan d'organisation fort fixe les relations principales entre les routes, les parcs de stationnement et les modules de trafic, et fixe aussi le principe des grands réseaux techniques. Le plan laisse une grande liberté dans la définition des composants individuels du projet, qui peuvent ainsi être adaptés, à chaque étape, aux conditions économiques ou techniques du moment. L'identité du projet repose sur le plan d'organisation, son caractère vivant dans sa liberté d'adaptation. Chacun de ces deux éléments est nécessaire. Ensemble, ils définissent l'Aérogare 2 comme un système ouvert.

Depuis les premiers dessins, en 1969, jusqu'à aujourd'hui, le projet de l'Aérogare 2 a constamment évolué, en changeant de forme, si bien que de tous les projets c'est celui qui

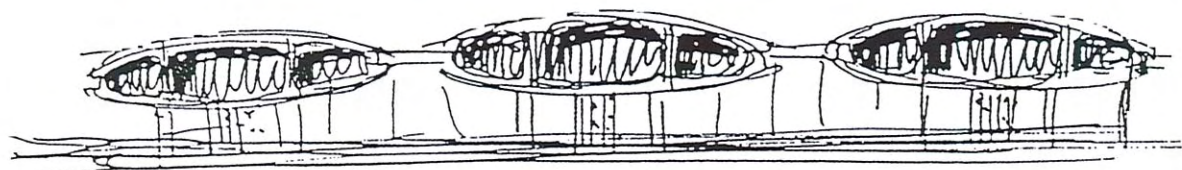
Ci-dessus

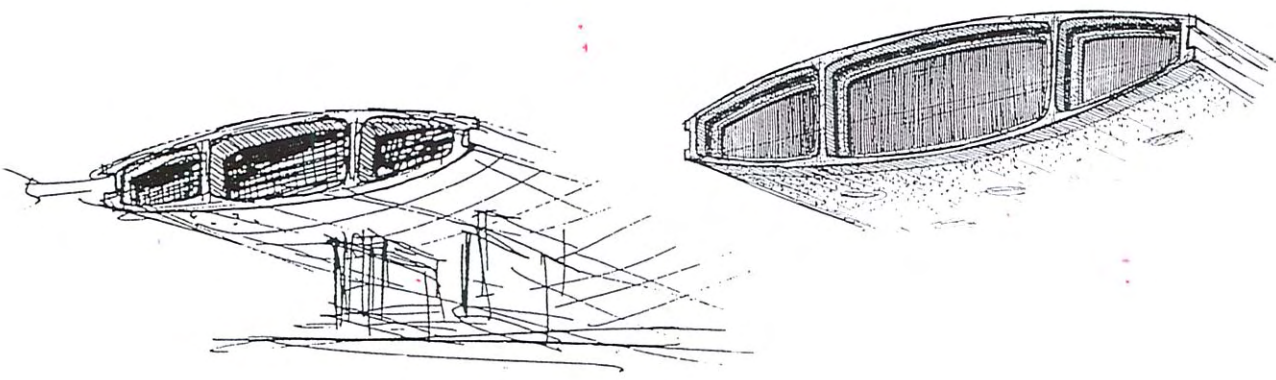
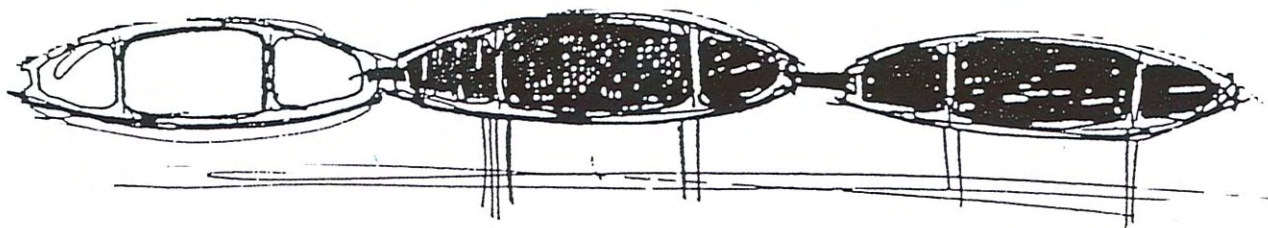
Schéma de développement de l'Aérogare 2.

Page de droite

Le bâtiment est une fine couche transparente entre les routes et les voitures, d'un côté, les pistes et les avions, de l'autre.

Dessins de Paul Andreu.







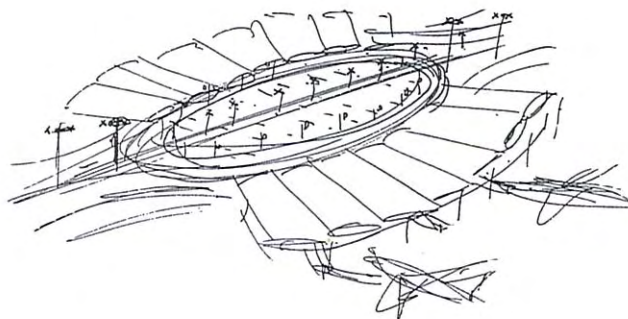
Un plan de croissance ouvert
terminé par une prise complexe
à l'extrémité du bâtiment.

En haut

Vues aériennes, mai 1982 et août 1983.

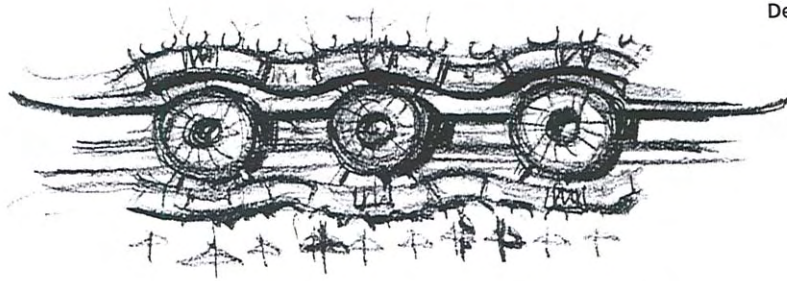
Ci-dessus

Vue aérienne, mai 1982.



Dessin de Paul Andreu.

Dessin de Paul Andreu, 1969.



incorpore le plus le temps, non comme une séquence d'événements liés entre eux, mais comme un matériau subtil mêlé aux autres matériaux.

Les routes: des boucles et une prise

Pour desservir une longue suite d'aéro-gares, le système routier est une succession de boucles issues, l'une après l'autre, d'une circulation centrale surélevée, et réunies entre elles, à leur niveau, par des circulations de recyclage. L'organisation des routes induit une segmentation des lignes des aéro-gares en «modules»: modules de trafic où se rassemblent les installations directement liées au trafic, modules de jonction, entre les précédents, où se trouvent des services et des installations secondaires.

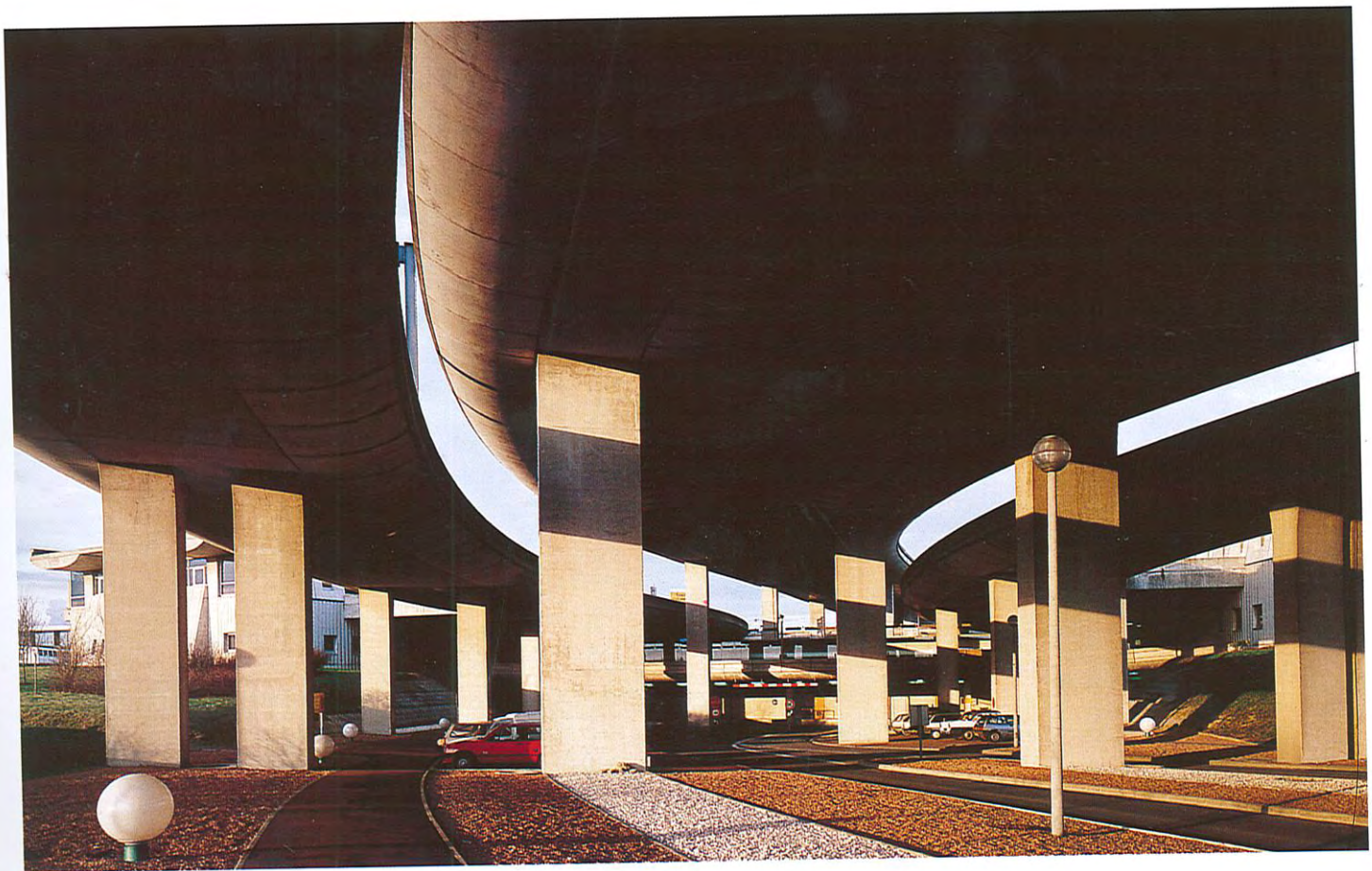
Conçue à l'origine pour permettre une séparation claire entre les unités en opération et les unités en construction, cette disposition constitue une figure ouverte qui, à chacune des



Le système routier est une suite de boucles issues, l'une après l'autre, d'une circulation centrale surélevée.



Des coques disposées en plan selon une géométrie rayonnante.



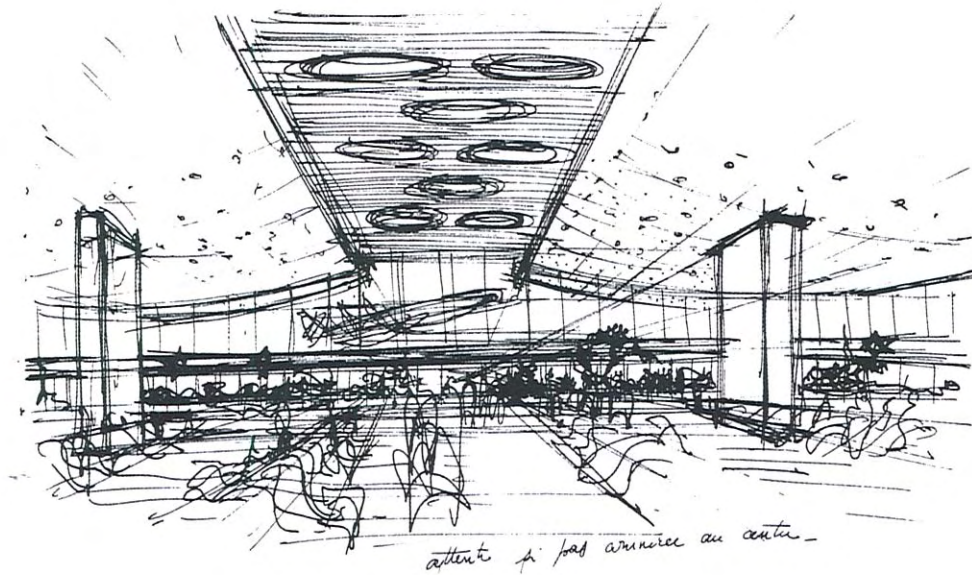


Façade côté ville.

étapes de son développement, présente une sorte de prise complexe à l'extrémité du bâtiment. Il devient alors possible de brancher une unité différente tout en gardant la continuité des routes et des galeries techniques. Ce schéma a d'abord été appliqué pour les quatre premières unités, toutes égales dans leurs dimensions générales, mais toutes différentes dans le détail de leur organisation interne. Les viaducs et les routes ont été dessinés non comme une résultante fonctionnelle,

Le hall des départs.





mais comme les générateurs du projet. Les routes font partie de l'architecture du bâtiment. Elles en sont, avec les toitures, les éléments les plus importants.

Dessin de Paul Andreu.

Un bâtiment mince et transparent

Le bâtiment lui-même devient une fine couche transparente entre les routes et les voitures, d'un côté, les pistes et les



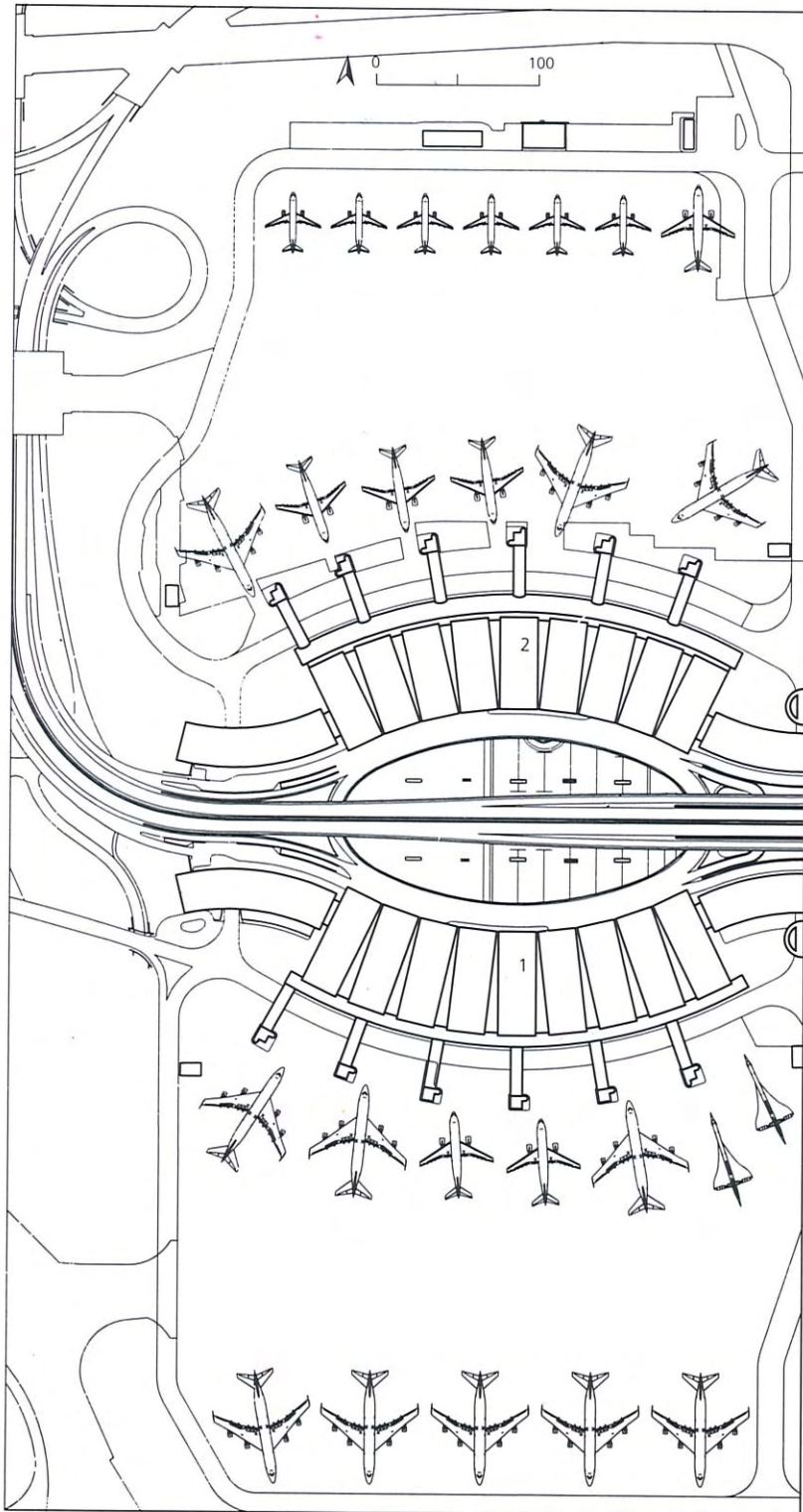
Les salles d'embarquement.



Le hall des départs.

avions, de l'autre côté: un espace mince et efficace de transition entre deux mouvements successifs. A peine 60 mètres séparent la route et l'avion.

La forme des coques du toit, perpendiculaires à la route et aux aires des avions, indique de manière très claire le sens du cheminement pour les passagers. Leur effet, renforcé par celui des éclairages zénithaux, oriente l'espace et exprime parfaitement la qualité principale de l'aérogare: elle est si mince et si transparente que, dès la route, on aperçoit les avions.



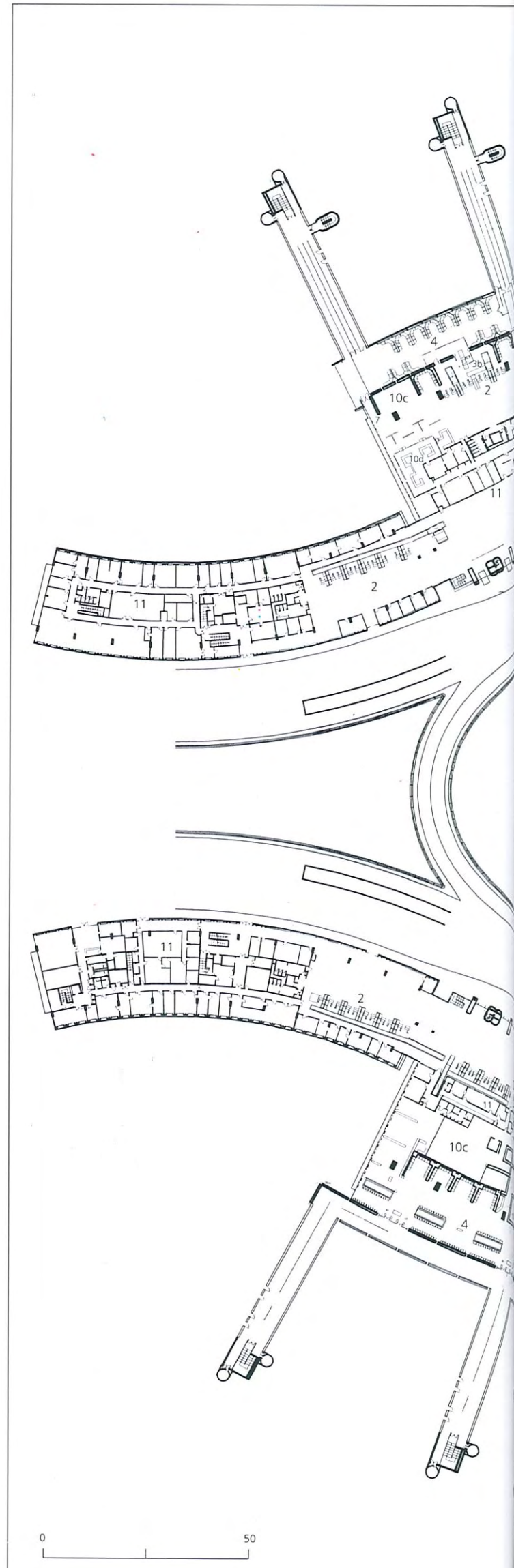
Plan de toiture.

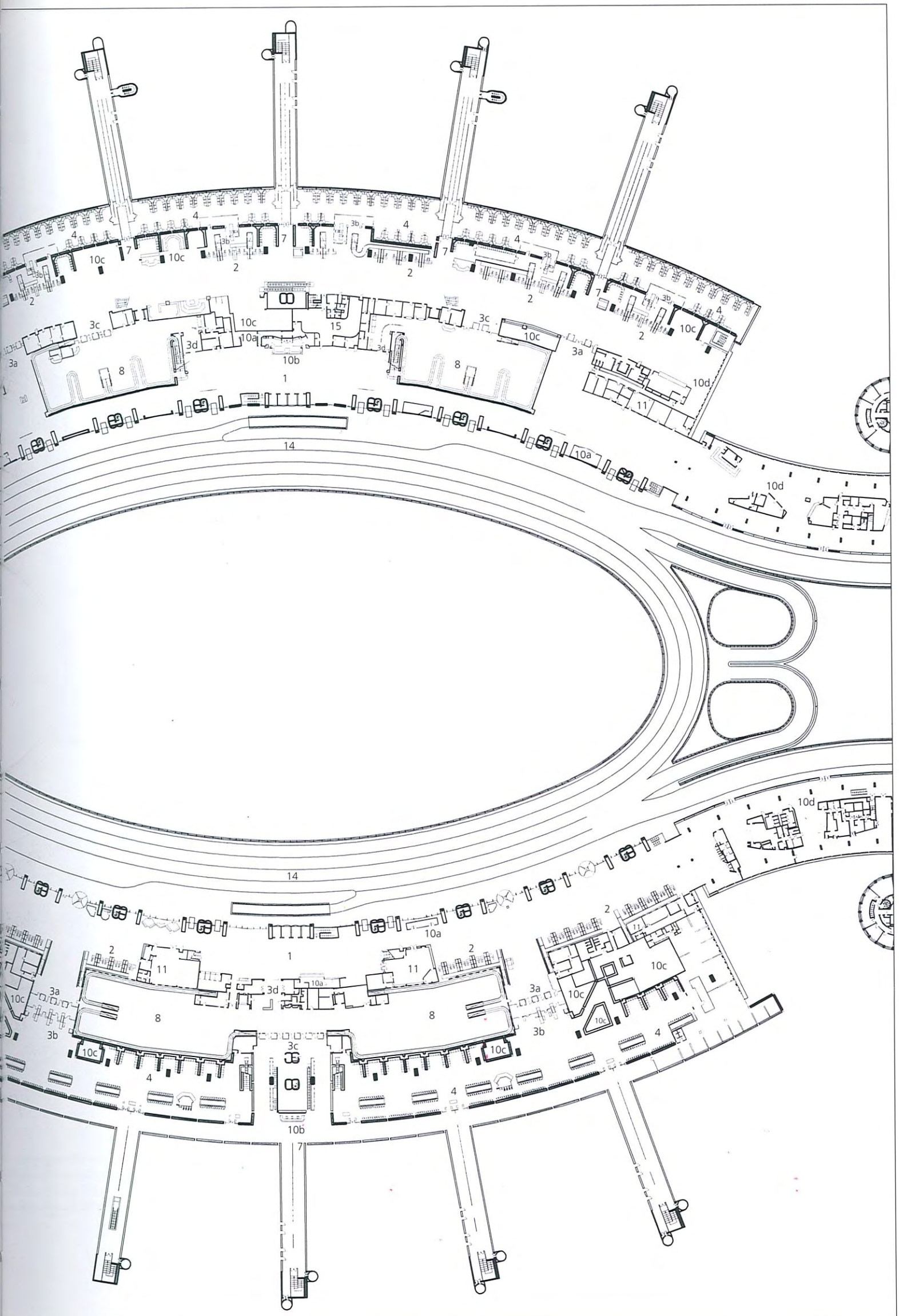
1. Hall A
2. Hall B

A droite

Plan du niveau trafic.

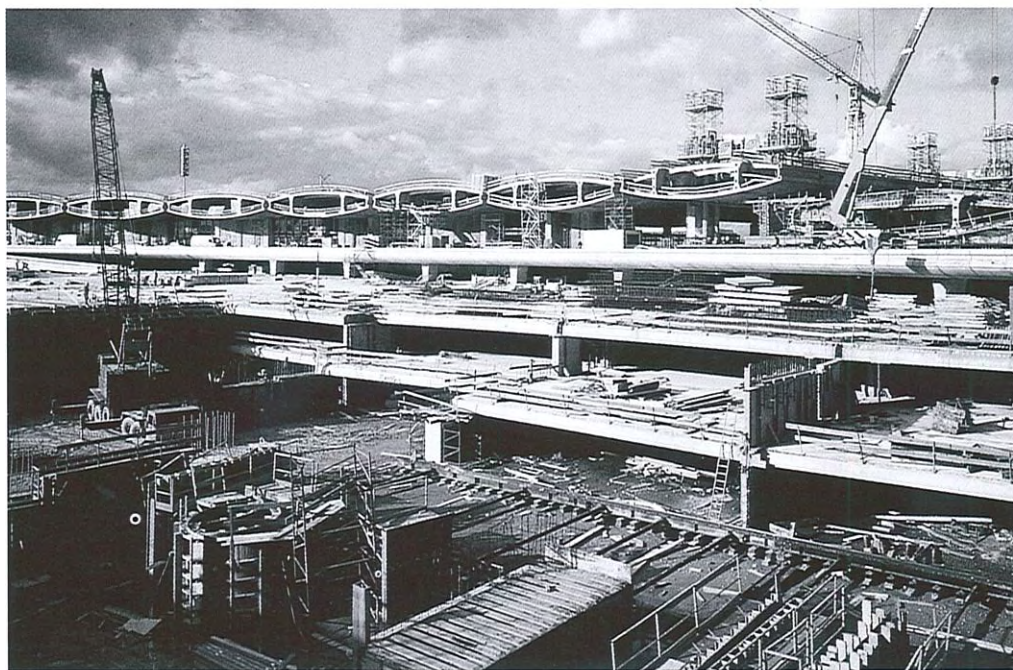
- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1. Hall public | 4. Attente embarquement |
| 1a. Hall public départs | 7. Arrivées |
| 1b. Hall public arrivées | 8. Livraison des bagages |
| 2. Enregistrement - départs | 10a. Commerces |
| 3a. Contrôle émigration | 10b. Information |
| 3b. Contrôle sûreté | 10c. Commerces hors-taxes |
| 3c. Contrôle immigration | 10d. Restauration |
| 3d. Contrôle douanier | 11. Bureaux administratifs |
| | 14. Route d'accès côté ville |
| | 15. Salons |





Le toit: un «ciel» technique

La toiture est formée de coques disposées en plan selon une géométrie rayonnante, composée de rectangles joints par des trapèzes. Leur géométrie en coupe s'appuie sur deux courbes différentes, la courbe du bas étant moins tendue que celle du haut, afin de donner une impression de plus grande stabilité à l'ensemble. L'analogie de forme entre le plan de masse de l'ouvrage entier et la coupe de la toiture d'un module de trafic tient aux formes élémentaires elliptiques ainsi qu'au mode



d'enchaînement des formes qui fonde la cohérence d'un ensemble créé par addition d'unités.

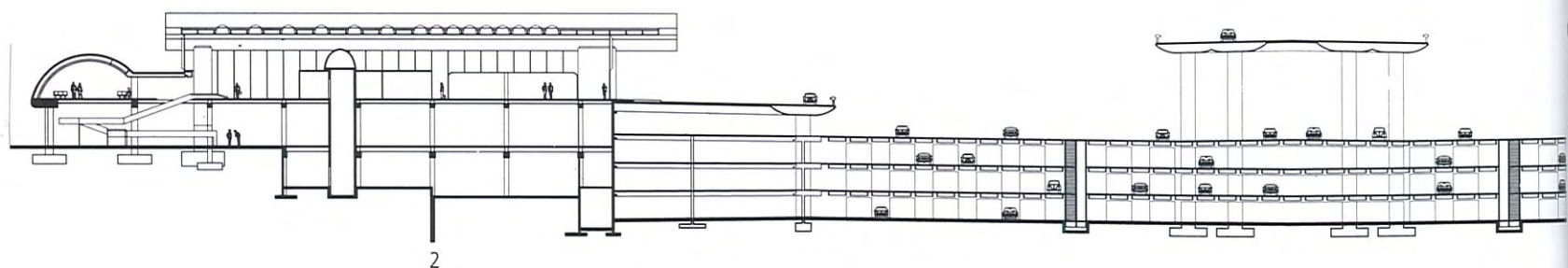
Le grand volume des caissons, accessible au personnel et aux équipements, permet de gérer l'air, la lumière et le son sans jamais avoir à intervenir dans l'espace de trafic. C'est un «ciel» et rien ne doit s'attacher à ce ciel, pas plus qu'ensuite à celui de l'aérogare de Nice.

Fabriquées sur le plancher du premier étage, les coques ont été soulevées par des vérins s'appuyant sur des poteaux métalliques provisoires, puis ont été posées sur quatre poteaux définitifs de béton armé.

Chantier. Les sous-sols du parc de stationnement.

Coupe transversale sur les deux halls.

1. Hall A
2. Hall B





Chantier, septembre 1979.
La mise en place des coques
du toit.

L'organisation des halls

Les avions sont rangés selon quatre lignes parallèles : deux lignes au contact de l'aérogare et deux lignes éloignées. Cette disposition permet, au meilleur de l'exploitation, de traiter au contact environ 85 pour cent du trafic. Les deux halls sont situés de part et d'autre d'un parc de stationnement de forme elliptique. Un seul niveau d'accès dessert les zones des départs et des arrivées, regroupées sur un niveau de trafic. Le Hall B est conçu pour recevoir le trafic moyen-courrier, le Hall A pour recevoir le trafic international long-courrier.



Vue côté piste.

