

LA NOUVELLE ARCHITECTURE DE L'AÉROPORT DE BARCELONE



© ELOI BONJOCH

BARCELONE POSSÈDERA TRÈS BIENTÔT UN AÉROPORT
TOUT À FAIT ORIGINAL, DONT LES INSTALLATIONS
CONSIDÉRABLEMENT AMÉLIORÉES ABRITENT CE QU'ELLES
ANNONCENT: L'AÉROPORT MODERNE D'UNE GRANDE VILLE
MÉDITERRANÉENNE.

JOSEP MARIA MONTANER ARCHITECTE



© ELOI BONJOCH

L'apparition dans l'histoire de typologies architectoniques nouvelles est très rare. Les aéroports constituent une de ces nouveautés dues au progrès de la technique du XX^e siècle. Ce sont de grandes salles destinées à accueillir les passagers et à les diriger de façon ordonnée vers leur avion. Ou inversement, d'authentiques portes sur la première image de la ville que perçoit le visiteur fraîchement débarqué. Deux mondes, deux échelles se rejoignent dans un aéroport: celui des passagers et celui de l'ingénierie aéronautique.

En ce qui concerne l'architecture des aéroports, il s'est produit en Espagne un changement qualitatif. En effet, en chargeant en 1987 Rafael Moneo et Ricard Bofill du remodelage des aéroports de Séville et Barcelone respectivement, Aeropuertos Nacionales, un organisme dépendant du Ministère des Transports, misait, à la grande surprise des ingénieurs, techniciens et spécialistes, sur l'architecture en tant qu'instrument capable d'offrir qualité et unité à un ensemble d'installations aussi complexe, tout en abandonnant le caractère imper-

sonnel et froid de la plupart des aéroports.

Dans le cas de Barcelone, il s'agissait de résoudre les principaux problèmes existants: dispersion et manque d'unité de l'ensemble, étroitesse de l'aérogare, trop grand éloignement des avions, etc. Il était impératif de conserver la plupart des installations existantes et de réaliser les travaux par étapes tout en permettant que l'aéroport continue de fonctionner.

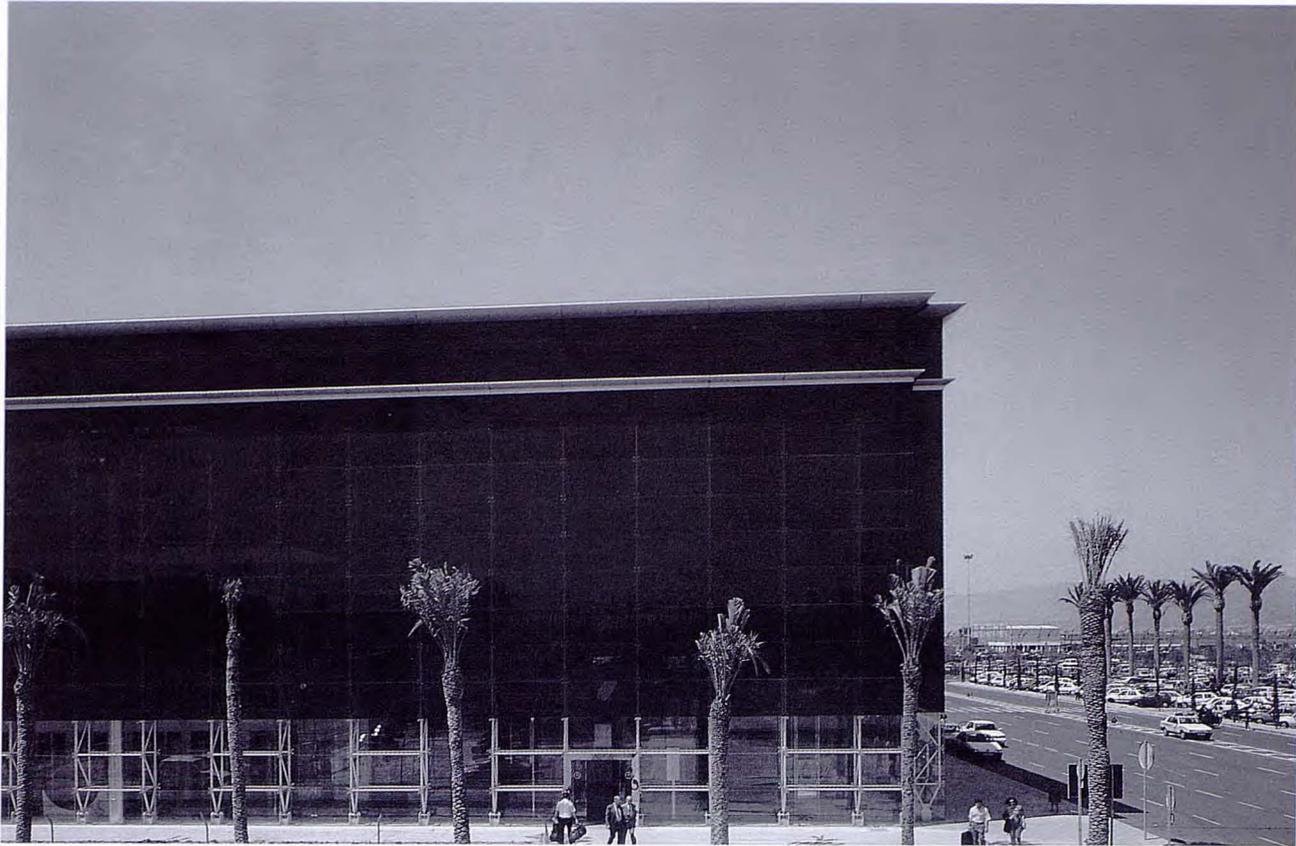
Le choix de Ricard Bofill comportait des risques. Son *Taller d'Arquitectura* a réalisé une oeuvre très irrégulière, parsemée d'échecs notoires, tels que l'ensemble résidentiel de Marne-la-Vallée, dans les environs de Paris, où une apparence de palais gigantesque cache en réalité des habitations minuscules, peu de qualité dans la construction, des espaces libres inutiles, des hauteurs de tours véritablement spéculatives ainsi que l'utilisation imprécise de l'anachronique langage classiciste.

Dans le cas présent en revanche, dans la première oeuvre qu'il réalise non loin de Barcelone depuis de nombreuses années, Bofill a su mettre à profit les pos-

sibilités formelles et technologiques de l'architecture. Sa proposition vise à résoudre de manière directe et franche différentes questions: obtenir un espace intérieurement fonctionnel, relié de façon adéquate aux avions en même temps que séduisant vu du sol comme du ciel.

Bofill a très bien vu quelles étaient les deux fonctions essentielles d'un aéroport: permettre le mouvement et favoriser l'attente. Il a doté chacune d'elles d'espaces appropriés: une très longue promenade longitudinale et quatre vastes modules d'embarquement de forme triangulaire.

L'axe longitudinal ou promenade couverte non seulement dessert les quatre nouveaux modules, mais articule la plupart des bâtiments préexistants. Cet axe est jalonné des innombrables services indispensables à ces petites villes peuplées d'habitants passagers venus du monde entier. La netteté de cet axe facilitera l'orientation des voyageurs, les façades de mur-rideau le convertissant en un mirador donnant sur les pistes d'envol et d'atterrissage, les colonnes classiques –peu nombreuses– marquant,



© ELOI BONJOCH

quant à elles, le rythme de ce grand espace linéaire.

Les salles d'attente, de forme triangulaire, délimitent un espace rompant le mouvement de l'axe contigu. Capables d'accueillir 1500 personnes chacune, elles permettent l'accès direct, d'une part, du premier étage aux avions reliés au triangle par l'intermédiaire de "fingers" ou passerelles télescopiques –24 au total–, d'autre part, du rez-de-chaussée aux autocars desservant les avions. Le schéma linéaire de Bofill possède la qualité de la simplicité plus l'avantage de pouvoir être agrandi dans les années à venir.

Tout ceci s'organise à deux niveaux: le rez-de-chaussée, moins haut de plafond que l'étage supérieur, de caractère pour ainsi dire tellurique, servant d'accès depuis l'extérieur aux comptoirs de vente de billets, d'enregistrement et de livraison des bagages, et l'étage supérieur, où se trouve la promenade, servant d'axe de déplacement et de salle d'embarquement et de transit. Plus haut de plafond, il donne l'impression d'être situé à mi-chemin entre le ciel et la terre. Grâce à ce schéma linéaire, on a pu

faire apparaître dans chacune des quatre grandes aires des espaces de hauteur différente, servant de vastes halls d'entrée, susceptibles d'être plantés de palmiers.

La réalisation par phases a permis d'inaugurer, en janvier 1991, le premier corps de la navette aérienne et d'ouvrir au mois de mai le terminal international, la mise en service des autres aires devant s'étaler sur le restant de l'année. Le module de la navette aérienne possède l'avantage d'ajouter un volume semi-circulaire faisant apparaître l'espace double précité juste à l'entrée, ce qui permet de relier visuellement les deux niveaux. Dans le module destiné aux vols internationaux, il se crée également un corps à deux hauteurs différentes, pourvu, à l'extérieur, des marquises manquant au module précédent. Les façades, nettes et simples, consistent en une structure d'acier supportant deux panneaux vitrés entre lesquels circulent les tuyaux de la climatisation. Les bureaux assesseurs, notamment l'ingénierie d'Ove Arup de Londres, ont sans nul doute joué un rôle essentiel dans la réalisation de cette baie vitrée –transpa-

rente dans sa partie inférieure au niveau des gens et fumée ailleurs– qui, de par son homogénéité, plane par endroits et incurvée à d'autres, possède un grand attrait.

L'espace intérieur est toujours vaste et ouvert sur l'extérieur. On regrette que sur un sol de marbre rougeâtre, la partie inférieure des parois, services et tours d'ascenseurs soit recouverte de marbre blanc ayant tendance à alourdir l'ensemble. Il est également surprenant que les chapiteaux des colonnes soutiennent, en réalité, un faux plafond.

Il convient de reconnaître que tout le mobilier –bancs, présentoirs, balustrades, kiosques, etc.– répond à un design fonctionnel, approprié et simple, non dépourvu de capacité imaginative.

Barcelone possèdera très bientôt donc un aéroport tout à fait original, comportant d'importantes améliorations fonctionnelles, formelles et techniques, à l'intérieur d'un bâtiment qui, de plus, est ce à quoi il ressemble: l'aéroport moderne d'une grande ville méditerranéenne. Il ne restera plus qu'à vérifier si, une fois les travaux terminés, il fonctionne bien. ■