

EQUIPEMENT AÉROPORTUAIRE

Une carlingue bois et verre se pose sur le tarmac de Cannes

A l'aéroport Cannes-Mandelieu, l'agence niçoise Comte Vollenweider a inauguré cet été un hangar dédié à l'aviation d'affaires. Ses façades en mur-rideau se distinguent par leur géométrie qui fragmente le ciel.

Vu du ciel, le hangar H16 de l'aéroport Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes) ressemble à une petite boîte parmi d'autres. Vu du sol, il prend une toute autre envergure. Car ses dimensions donnent le vertige : un volume long de 96 m, large de 36 m, haut de 12 m. Et parce que ses architectes Pierre-André Comte et Stéphane Vollenweider, lauréats du prix de la Première œuvre en 2007, ont su se détacher de l'image rudimentaire du hangar d'aviation. Ils en proposent une version plus élaborée qui allie «outil technique» et «objet poétique». Le H16 répond à deux besoins très terre à terre : abriter des avions d'affaires et accueillir des équipages. Les bureaux, hébergés dans deux blocs en béton aux angles nord-est et sud-est du bâtiment, occupent un minimum d'espace (920 m²). Ils laissent ainsi un maximum de place pour les manœuvres et la maintenance des jets privés présents dans la halle (3486 m²). Le hangar peut contenir jusqu'à huit avions (CJ, Falcon 2000/900, Challenger, Embraer). Six portes monumentales en toile, rétractables verticalement, permettent d'ouvrir et de fermer rapidement la façade ouest. Actionner l'ouverture de ces portes participe

également au renouvellement et au rafraîchissement rapide de l'air intérieur. Avant de se lancer dans la conception des plans de l'édifice, les architectes savaient qu'ils rencontreraient quelques perturbations sur leur route. Comme le fait de réaliser de grandes portées (36 m) dans une zone sismique et de loger dans une faible épaisseur de toiture - 3 m en raison des 12 m de hauteur réglementaire et 9 m libres sous plafond - à la fois les poutres, l'isolation, l'étanchéité et les portes mobiles.

Pyramides translucides

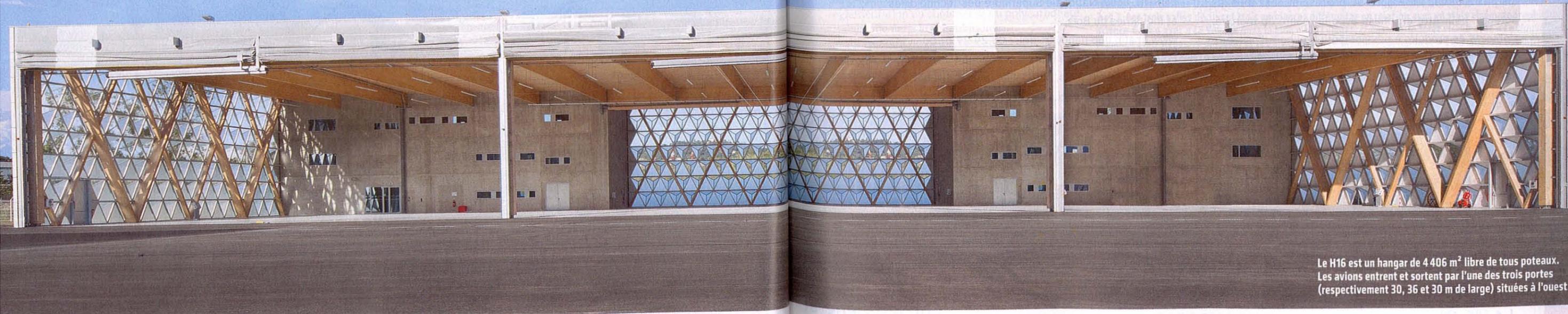
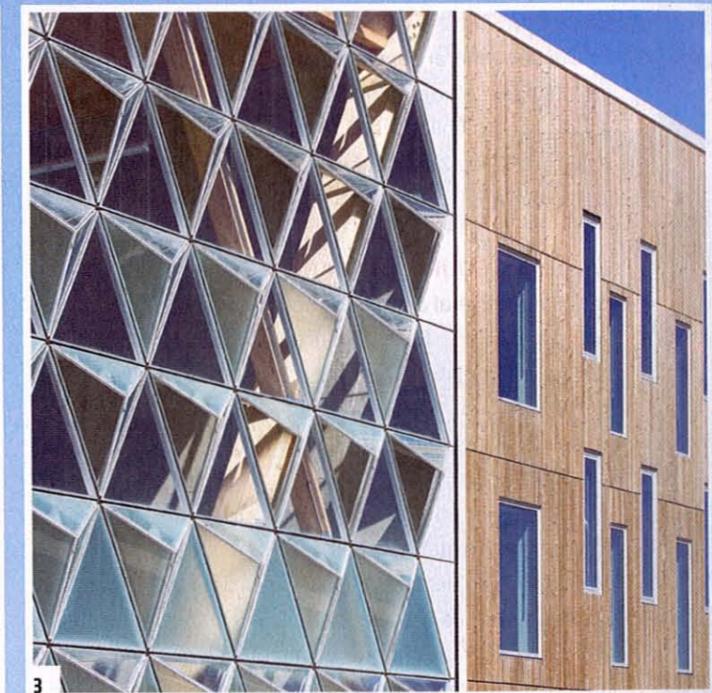
«Pour ne pas interférer dans les transmissions radio entre la tour de contrôle et les avions, la structure métallique était interdite et la charpente bois était imposée, ajoute Pierre-André Comte. Nous avons opté pour des poutres en lamellé-collé et en massif contrecollé (épicéa).» Ces poutres reposent en façades nord, sud et est sur des poteaux en X qui reprennent les efforts verticaux et horizontaux du contreventement. L'assemblage de la charpente a été effectué en six semaines. Sur cette ossature de bois vient se greffer une peau translucide. Il s'agit d'un

mur-rideau dont les profils en aluminium enchâssent des pyramides de verre (base de 1,50 m de côté). L'étanchéité est assurée par des joints en silicone. Trois types de vitrage ont été mis en œuvre : transparent, opale et opaque. Ce dégradé permet de filtrer la vue et les rayons du soleil là où cela est nécessaire. De manière moins pragmatique et plus poétique, les concepteurs ont voulu que les facettes de verre évoquent les reflets du ciel à la surface de la mer, que l'on survole lors des phases de décollage et d'atterrissage à Cannes-Mandelieu. Secret des cieux : le projet de réaliser un H15 et un H17 de part et d'autre du H16 plane actuellement au-dessus de l'aéroport... ■ Milena Chessa

FICHE TECHNIQUE Maîtrise d'ouvrage : SA Aéroport Nice-Côte d'Azur. Maîtrise d'œuvre : Comte Vollenweider, architectes ; Sud Equip, BET tous corps d'état. Entreprises : Eiffage TP (VRD), Ménard (terrassements, fondations spéciales), Triverio (gros œuvre), Hess Timber (charpente bois), Seri (étanchéité), Chiri (menuiseries extérieures, mur-rideau), Champion Door Oy (portes aéronautiques), Europelec (électricité), Zaffalone (plomberie), Koné (ascenseur). Surface : 4 406 m² Shon. Coût des travaux : 4,3 millions d'euros HT.



Les bureaux, bardés de bois en façade-est, sont enveloppés par un ruban de 20 cm en béton brut de décoffrage (1). Les fenêtres, fines et verticales, brouillent les notions d'échelle et d'étage par leur positionnement aléatoire. Côtés nord, sud et est, les poteaux (bois) et les murs-rideaux (aluminium et verre) fragmentent les façades en une multitude de triangles (2). Les panneaux en verre trempé, tantôt posés à plat, tantôt assemblés en pyramides, créent une surface dynamique (3). Ils sont opaques en partie basse pour filtrer les regards et le soleil, et transparents en partie haute pour laisser aux usagers du hangar la vue sur le ciel.



Le H16 est un hangar de 4 406 m² libre de tous poteaux. Les avions entrent et sortent par l'une des trois portes (respectivement 30, 36 et 30 m de large) situées à l'ouest.