

L'ARCHITECTE DE L'ENVOL

par Richard Malick

IL A CONSTRUIT AU MOINS 25 AÉROPORTS À TRAVERS LE MONDE. DONT LE TERMINAL 1 DE PARIS-CHARLES DE GAULLE QUI LANÇA SA CARRIÈRE À L'ÂGE DE 29 ANS. PARCOURS DE PAUL ANDREU, L'ARCHITECTE QUI A MIS EN SCÈNE L'ATTENTE AVANT DE PRENDRE L'AVION.

Un enchevêtrement de tubes transparents traverse le vide comme les trajectoires d'un étrange ballet mécanique. À l'intérieur, les voyageurs montent, descendent, se croisent sans jamais vraiment se rencontrer. Autour d'eux, le béton forme un cylindre massif, presque archaïque, tandis qu'un puits de lumière ouvre le bâtiment vers le ciel. Lorsque le terminal 1 de Paris-Charles-de-Gaulle est inauguré, le 8 mars 1974, l'aéroport cesse soudain d'être une simple gare agrandie pour devenir une expérience spatiale. Son architecte, Paul Andreu, n'a pas encore 36 ans. Le projet lui a été confié sept ans plus tôt, alors qu'il en avait 29. Cette précocité restera attachée à sa légende, tout comme l'ambiguïté de son statut. Ingénieur pour les architectes, architecte pour les ingénieurs, longtemps assimilé à la puissante institution Aéroports de Paris, il aura pourtant profondément transformé la manière de concevoir les lieux du voyage aérien. Non plus comme des façades devant lesquelles on regarde décoller les avions, mais comme des systèmes complexes organisés autour des déplacements du corps.

DOUBLE CURSUS

Né en 1938 à Caudéran, près de Bordeaux, Paul Andreu suit sa formation à l'École nationale des ponts et chaussées, dont il sort ingénieur en 1963. Il entreprend simultanément

des études aux Beaux-Arts de Paris, au sein de l'atelier de Paul Lamache, et obtient son diplôme d'architecte en 1968.

Ce double cursus n'est pas un accident de parcours, mais le fondement de son œuvre. À 20 ans, il hésite encore entre la science et l'art. Il racontera plus tard avoir cherché un lieu où les deux disciplines pourraient se rejoindre : « *Pourquoi pas l'un et l'autre ?* » L'architecture lui apparaît comme cette zone de confluence, capable d'associer le calcul des structures, la beauté d'une courbe, la maîtrise des flux et une intuition presque métaphysique de l'espace.

En 1964, le jeune ingénieur rejoint Aéroports de Paris, travaillant d'abord dans les équipes chargées d'Orly. L'aérogare sud, inaugurée en 1961 et dessinée par Henri Vicariot, est alors le symbole triomphant d'une France reconstruite. On vient y déjeuner le dimanche, observer les avions depuis les terrasses et contempler le spectacle du progrès qui décolle. Mais l'augmentation du trafic aérien exige déjà un nouvel équipement. À partir de 1967, Paul Andreu reçoit la mission de dessiner l'aérogare 1 du futur aéroport de Paris-Nord, bientôt rebaptisé Charles-de-Gaulle.

Plutôt que d'étirer le bâtiment le long des pistes. Il concentre ses fonctions dans un volume circulaire entouré de sept satellites d'embarquement. Les voitures desservent le corps central ;

les avions se rangent à distance autour de lui ; des galeries souterraines relient les deux mondes. Cette organisation s'inspire en partie d'expériences américaines, notamment celles des aéroports de Los Angeles et de Tampa, mais elle s'oppose à la monumentalité linéaire d'Orly. Le terminal n'est plus conçu comme un balcon sur les pistes, il devient un appareil destiné à absorber, trier et redistribuer des milliers de trajectoires. Vu de l'extérieur, Roissy 1 ressemble à un OVNI posé sur de puissants piliers en Y. Sa masse de béton brut n'est adoucie ni par une façade décorative ni par un habillage précieux. Paul Andreu revendique la vérité du matériau, affirmant qu'il faut conserver l'apparence du béton « *avec autant de soin que s'il s'était agi de la pierre la plus riche* ».

TYPO SUISSE

Cette architecture spectaculaire ne pouvait fonctionner sans un travail tout aussi précis sur l'aménagement intérieur. Dès 1969, une équipe pluridisciplinaire est réunie autour du projet. Elle compte notamment le décorateur Joseph-André Motte, le coloriste Jacques Fillacier et le typographe suisse Adrian Frutiger. Leur mission est d'humaniser la rigueur du béton par le mobilier, les couleurs et la signalétique.

Frutiger développe pour l'aéroport une police de caractères d'une extrême lisibilité, pensée pour être comprise



De haut en bas :

Vue aérienne du terminal 1 de Roissy-Charles-de-Gaulle (1967- 1974). (© Archives du Groupe ADP / Paul Andreu - Adagp, Paris 2024)

Soekarno-Hatta International Airport à Jakarta ouvert en 1985. (DR)

rapidement par des voyageurs pressés. Elle deviendra la Frutiger, l'une des fontes les plus utilisées dans les systèmes d'orientation contemporains. Les banquettes orange, les revêtements colorés, les pictogrammes et les panneaux directionnels ne sont pas ajoutés après l'architecture : ils en constituent le prolongement. Chez Andreu, le design doit calmer l'inquiétude provoquée par la taille du bâtiment et rendre intuitif un programme d'une formidable complexité. C'est sans doute là que réside sa contribution essentielle à l'évolution des aéroports. Il comprend que le passager ne perçoit jamais le plan général d'un terminal. Il ne connaît que la succession d'informations, de seuils et de perspectives qui lui permettent d'avancer. L'architecture doit donc se construire autour du mouvement plutôt que contraindre celui-ci à entrer dans une forme prédéterminée. Andreu résumait cette méthode en expliquant qu'il ne dessinait pas une boîte dans laquelle organiser les circulations, mais

des parois modelées par les déplacements qui auraient lieu entre elles.

L'HOMME-AÉROPORT

Roissy 1 aurait pu enfermer Paul Andreu dans la répétition de son propre succès. Son œuvre aéroportuaire montre au contraire une capacité constante à modifier le modèle. Le terminal 2 de Charles-de-Gaulle, dont les premiers éléments sont mis en service au début des années 80, abandonne le cercle au profit d'une structure plus linéaire et évolutive. Les halls peuvent être ajoutés progressivement, suivant l'augmentation du trafic et les transformations des appareils. Pendant près de quarante ans au sein d'Aéroports de Paris, où il devient architecte en chef, directeur des projets puis directeur de l'architecture et de l'ingénierie, Andreu travaille à Roissy et intervient sur de nombreux équipements internationaux. Son nom est associé aux aéroports d'Abu Dhabi, Jakarta, Brunei, Dar es-Salaam, Le Caire, Shanghai-Pudong, Nice, Bordeaux

ou Pointe-à-Pitre, ainsi qu'à la gare TGV-RER de Charles-de-Gaulle. Les sources ne s'accordent pas toujours sur le nombre exact d'aéroports auxquels il a participé, tant son activité mêlait conception architecturale, ingénierie, planification et conseil. La Cité de l'architecture évoque une vingtaine d'aéroports parmi 225 projets ; d'autres notices en recensent plus de quarante. À Abu Dhabi, dans les années 70, il adapte son vocabulaire à la lumière du Golfe et à une représentation plus cérémonielle du voyage. À Jakarta, l'aéroport de Soekarno-Hatta associe les flux internationaux à une succession de pavillons et de jardins inspirés de traditions constructives indonésiennes. Cette attention au contexte éloigne Andreu d'une architecture aéroportuaire universelle et interchangeable. Derrière la cohérence des courbes, des grandes couvertures et des structures apparentes, chaque projet cherche une relation spécifique au climat, au paysage et à la culture du lieu. « Ce que je cherche dans tout projet,



Le Terminal 1 du Zayed International Airport, chef-d'œuvre moderniste aux accents moyen-orientaux. Aujourd'hui désaffecté, le bâtiment construit en 1982 accueille des événements. (DR)

c'est sa cohérence interne et son intelligibilité», expliquait-il, tout en insistant sur sa relation avec l'extérieur. Il ajoutait qu'une œuvre vivante sort incomplète des mains de l'architecte et doit être confiée *«à la lumière, au vent, à l'eau»* pour s'achever. Cette déclaration éclaire ses aéroports mieux qu'un long discours technique. Malgré leurs dimensions industrielles, ils ne sont jamais pensés comme des espaces totalement autonomes. La lumière y indique une direction, la structure donne une échelle, le paysage accompagne le départ.

LE TRIOMPHE DE L'ARCHE

La carrière d'Andreu ne se limite pas aux aéroports. Dans les années 80, il est appelé à poursuivre la Grande Arche de La Défense après le retrait, puis la mort en 1987, de son concepteur danois Johan Otto von Spreckelsen. Andreu apporte au projet la capacité technique nécessaire à la construction de ce cube monumental, travaillant notamment avec l'ingénieur Peter Rice sur le nuage tendu sous l'arche. Cette intervention lui vaut une notoriété internationale, mais renforce aussi l'image d'un remarquable réalisateur chargé de rendre constructibles les idées d'autrui.

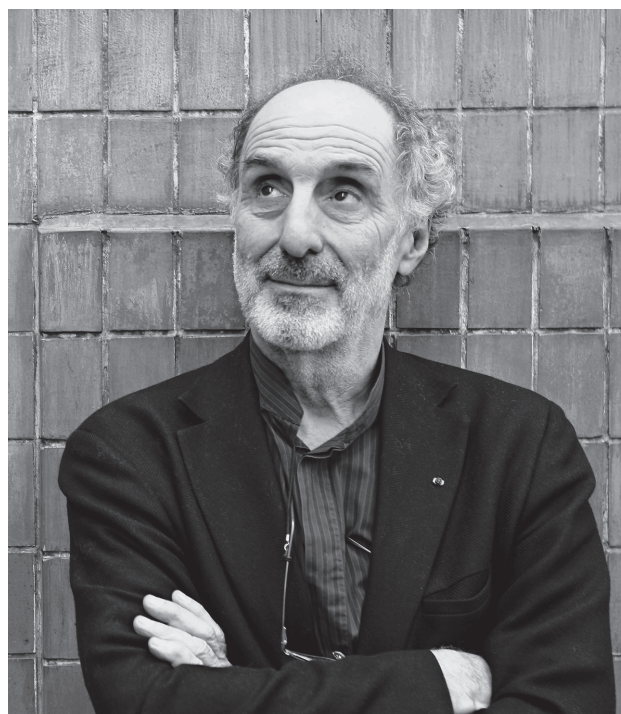
L'étiquette d'architecte institutionnel lui collera longtemps à la peau. Parce qu'il travaille au sein d'Aéroports de Paris, parce que ses projets sont liés à l'État, aux grands travaux et à des programmes techniques, une partie du milieu architectural français peine à le considérer comme un auteur au même titre que ses contemporains. Lui-même souffre de cette séparation artificielle entre l'ingénieur, supposé rationnel, et l'architecte, réputé créatif. Ses carnets racontent pourtant une tout autre histoire : des milliers de dessins, de courbes, de figures géométriques et de recherches sur la lumière montrent un processus profondément intuitif, presque obsessionnel.

LA CATASTROPHE DE ROISSY

Toute évocation de Paul Andreu doit également affronter la rupture du 23 mai 2004. Ce jour-là, une partie de la voûte du terminal 2E de Roissy, inauguré l'année précédente, s'effondre, causant la mort de quatre personnes et faisant plusieurs blessés. Le bâtiment se présentait comme un long tube de béton, percé d'ouvertures et libéré de piliers intérieurs, l'une des formes les plus audacieuses conçues sous sa direction.

L'enquête administrative mettra en évidence une faiblesse de la structure, un manque de redondance mécanique et une combinaison de défaillances dans la conception et la réalisation. La complexité de l'opération, à laquelle avaient participé des centaines d'entreprises, rendait toutefois impossible toute explication réduite à une faute individuelle. Pour Andreu, la catastrophe a été un choc personnel et professionnel considérable.

Elle révèle surtout la tension qui traverse toute son œuvre : jusqu'où peut-on alléger, simplifier une forme et fusionner architecture et ingénierie sans fragiliser l'ensemble ? Andreu n'a jamais recherché l'effet spectaculaire pour lui-même. Mais sa volonté d'éliminer les éléments superflus et de faire



L'architecte Paul Andreu. (DR)

coïncider l'enveloppe, la structure et l'espace l'a conduit vers des solutions d'une extrême exigence technique.

MÉNAGER DES SURPRISES

Paul Andreu meurt à Paris le 11 octobre 2018, à l'âge de 80 ans. Élu à l'Académie des beaux-arts en 1996, lauréat du Grand Prix national de l'architecture en 1977, il laisse derrière lui des aéroports, des gares, des musées, des théâtres, des ouvrages d'art, mais aussi des romans, des essais et une œuvre peinte.

Son influence se mesure moins à une forme immédiatement reconnaissable qu'à une manière de penser. Il a fait de l'aéroport un programme architectural à part entière, digne des mêmes ambitions qu'un musée ou un opéra. Il a montré que la technique n'interdisait ni l'émotion ni la sensualité, que le design pouvait orienter sans infantiliser et qu'un lieu destiné à gérer des flux pouvait encore ménager des surprises, des vues et des instants de suspension.

Les aéroports contemporains ont souvent retenu de cette révolution la fluidité des parcours, les grandes portées et la lumière naturelle. Ils en ont parfois oublié la dimension poétique. Beaucoup ressemblent désormais à de gigantesques centres commerciaux reliés à des pistes, saturés d'enseignes et d'informations. Roissy 1, malgré ses transformations et les limites pratiques d'un bâtiment imaginé avant les contrôles de sécurité actuels, continue de proposer autre chose. Dans le cratère central, les tubes se croisent toujours. Les silhouettes des voyageurs glissent derrière le verre. Pendant quelques secondes, l'attente cesse d'être un temps mort. Elle devient une architecture. ■