

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 62 (1975)

Heft: 4: Mensch und Natur oder ländliche Architektur = L'homme et la nature ou l'architecture rurale

Artikel: L'Aéroport "Charles de Gaulle" à Roissy en France = Der Flughafen "Charles de Gaulle" in Roissy, France : Architecte : Paul Andreu

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47815>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'Aéroport «Charles de Gaulle» à Roissy en France

Le client est Aéroport de Paris lui-même; puisque cet établissement public étudie, construit, finance et exploite ce type de bâtiment sur le territoire des aéroports civils parisiens.

La surface de l'ensemble de la construction est de 400000 m² de plancher en chiffre rond. Cette surface comprend des parcs à voitures et des ouvrages routiers: 200000 m² environ, et des parties de bâtiment classiques: étages publics, commerces, bureaux, installations de bagages, etc... d'une surface d'environ 200000 m².

La capacité est d'environ 8 millions de passagers par an. Ce chiffre est peu précis dans la mesure où la capacité annuelle dépend de la configuration du trafic et en particulier de ses pointes horaires ou saisonnières. Plus précis est le chiffre donnant la capacité horaire maximale: 3500 passagers arrivée + départ.

Le montant des investissements de la partie bâtiment, c'est-à-dire des surfaces de planchers équipées y compris le mobilier, les installations mécaniques, les passerelles, mais à l'exclusion des aires de stationnement et de leur équipement, est de 498 millions de francs. Le financement est assuré par Aéroport de Paris.

Les toutes premières études concernant l'aérogare no 1 ont commencé en 1966.

Les architectes d'Aéroport de Paris sont intégrés à l'établissement dont ils sont salariés. Il n'y a donc pas eu de concours, ce qui ne signifie pas bien sûr qu'il n'y a pas eu confrontation entre plusieurs partis possibles.

Il n'y a pas eu au départ de programme complet détaillé mais des données générales fixant, en fonction de la capacité souhaitée, les grandes masses fonctionnelles: nombre de places de parcs à voitures, nombre d'installations de bagages, de filtres de contrôle et une première approximation des surfaces de bureaux et de commerces nécessaires.

Le programme s'est ensuite affiné au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La durée totale du chantier a été de 4 ans et demi, entre 1968 et 1973. Les phases principales ont

Maître d'œuvre: Direction de l'Équipement d'Aéroport de Paris;

Directeur: J. Bachelez; *Architecte:* P. Andreu, Architecte en Chef; F. Prestat, P. Meyer, M. Gregoire, P. Prange, J.L. Renucci,

Y. Robin, H. Lazar, Architectes; J.A. Motte, Décorateur, responsable des aménagements intérieurs de l'aérogare no 1;

J. Berthaut, C. Defrance, Décorateur; C. Masson, Ingénieur;

B. Patarin, Sociologue; E. Dyan, A. Caudry, J. Mansier, Responsables de programme; Volti, Sculpteur; A. Frutiger, Graphiste; J. Fillacier, Coloriste-conseil; Office National des Eaux et Forêts pour les aménagements paysagers; *Infrastructure et structure:* J.C. Albouy, Ingénieur en Chef; R. Griod, M. Bouquette, M. Barikosky, M.

Gallop, Ingénieurs;

photos: Alain Nogues et Jean Gaumy (Dukas)

Deux autres préoccupations doivent également être citées pour l'importance qui leur a été donnée dès les premières études: concevoir une aérogare adaptée aux avions de grande capacité et faire de cette aérogare, avant tout, une machine à prendre l'avion.

Il a été décidé ensuite que les aires de stationnement ne devaient pas être spécialisées par type d'avion, mais disposer de la souplesse suffisante pour pouvoir accueillir tous les types existants puisque les avions devaient circuler par leurs propres moyens.

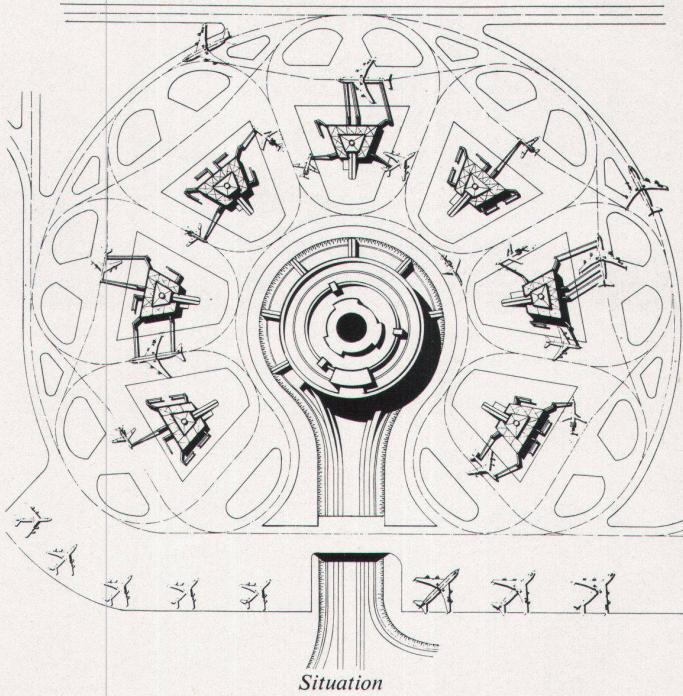
Que l'aérogare soit avant tout une «machine à prendre l'avion», cela s'est traduit par une organisation stricte des circulations assurant le transit de la voiture à l'avion; les zones secondaires et, en particulier les zones commerciales, étant placées en dérivation par rapport à ces circulations.

On a voulu assurer, dans un système respectant strictement la géométrie radioconcentrique, des cheminements sans retourment où les choix soient toujours entre deux directions.

L'organisation du bâtiment central procède de ce principe: le centre du bâtiment a d'abord été éliminé pour des raisons de signalisation, ce qui a permis par ailleurs d'assurer la ventilation des parcs à voitures et partiellement du moins, l'éclairage des étages de trafic.

On a ensuite disposé les deux niveaux principaux «départ» et «arrivée», en entourant complètement chacun d'eux par une route directement accessible depuis le réseau routier principal. Entre ces deux niveaux, l'étage dit de «transfert» assure pour les passagers la connection avec les satellites par 7 galeries équipées de trottoirs roulants. Ces galeries passent en pont entre les routes de départ et d'arrivée, franchissent ensuite en tunnel la voie de circulation intérieure pour avions et débouchent enfin au premier étage des satellites, d'où les passagers accèdent directement aux avions par des passerelles télescopiques.

Le projet traduit bien l'une des préoccupations dominantes de l'étude: concentrer les éléments de l'aérogare, superposer les divers espaces fonctionnels, de manière à diminuer le plus possible les trajets des passagers entre leur voiture et l'avion.



étés les suivantes: terrassements et fondations en 1968 et 1969, gros œuvre de juillet 1969 à décembre 1972, second œuvre de juin 1971 à décembre 1973.

Le coût total de 498000000 de F (TTC) peut être décomposé comme suit: bâtiment 292768000, parcs à voitures 71874000, routes 35791000, équipements spéciaux 94909000.

L'estimation bâtiment qui comporte le coût des équipements normaux de bâtiment, à l'exclusion des équipements spécifiques tels que dispositifs de bagages et passerelles télescopiques, correspond à des coûts de 1400 F HT par m² d'étage de trafic, 870 F HT par m² d'étage de service, 510 F HT par m² de parc à voitures.

L'aérogare no 1 se compose d'un bâtiment central circulaire et de sept bâtiments satellites. Les avions entourent les satellites qui eux-mêmes entourent le bâtiment central. A l'intérieur de ce dernier, les étages publics de trafic ceinturés par les routes d'accès sont pris entre l'étage inférieur de bagages et les étages supérieurs de parc à voitures.

Le projet traduit bien l'une des préoccupations dominantes de l'étude: concentrer les éléments de l'aérogare, superposer les divers espaces fonctionnels, de manière à diminuer le plus possible les trajets des passagers entre leur voiture et l'avion.



Les pistes de décollage et d'atterrissement/Die Start- und Landepisten



Le bâtiment central et les satellites/Das zentrale Gebäude mit den Satelliten

Le choix qui a été fait de favoriser toujours le passager au détriment du bagage, s'il reste raisonnable, est conforme au vœu de construire une «machine à prendre l'avion».

L'aspect du corps central est celui d'un ouvrage d'art dont tous les éléments vus de l'extérieur (parcs à voitures, routes, rampes) sont établis pour l'automobile et à son échelle. Ils s'expriment tous au moyen d'un unique matériau: le béton brut, les glaces situées très en retrait étant traitées sans menuiserie, aussi peu présentes que possible.

En opposition, on s'est efforcé, à l'intérieur, d'animer les volumes en fonction du cheminement du passager et de ses activités. Hauteurs sous plafond et largeurs libres varient simultanément. D'une manière générale, les hauteurs sont faibles dans les zones où le mouvement des passagers est ralenti par des formalités et dans celles où un cheminement est imposé, plus grandes chaque fois qu'il circule rapidement avec la possibilité ou la nécessité de choisir.

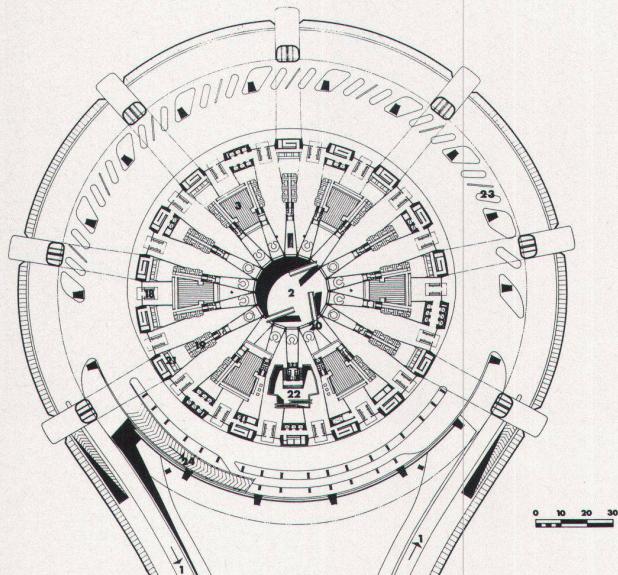
Parallèlement, le grain des matériaux et l'éclairage varient, assu-

rant dans le corps central une progression de l'extérieur où règne la voiture, à l'espace central vide ou ne s'exprime plus, en six tapis roulants couverts, que le cheminement des passagers. L'éclairage est plus intense là où il faut lire, chercher des papiers, reconnaître ses bagages, moins intense quand le seul besoin est au contraire de bien voir la signalisation lumineuse, mais perd dans l'espace central toute valeur fonctionnelle pour devenir reflet.

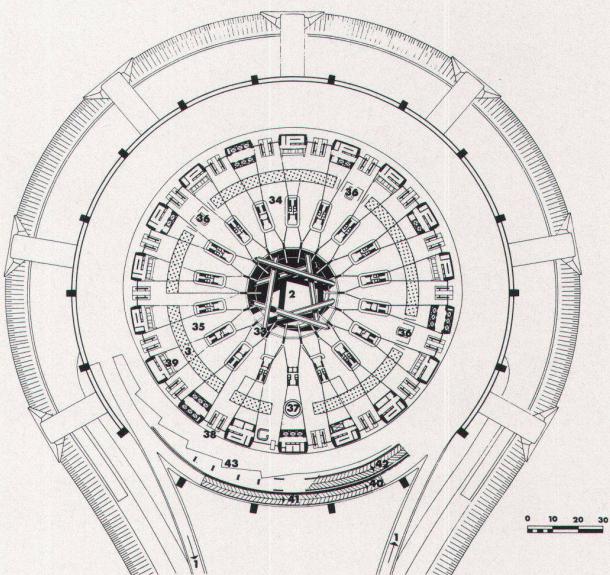
Il nous a semblé nécessaire de nous imposer comme règle que ces variations des volumes s'expriment avec des moyens aussi réduits que possible, que les matériaux et les couleurs soient peu nombreux.

Trois matériaux en définitive et deux couleurs devraient être perçus par les passagers; le béton des structures, le carrelage blanc de tous les sols publics, le métal des cloisons mobiles, des panneaux de fermeture des gaines, des éléments des structures secondaires suspendus au béton d'une part; le jaune de la signalisation et l'orange des sièges d'autre part.

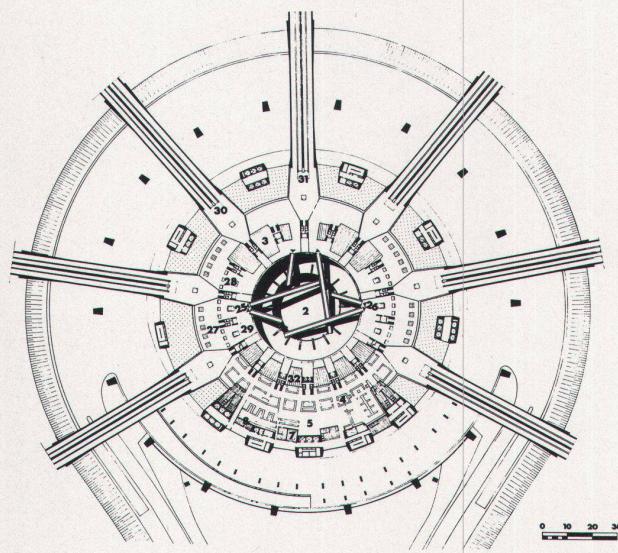
Paul Andreu,
Architecte en chef ■



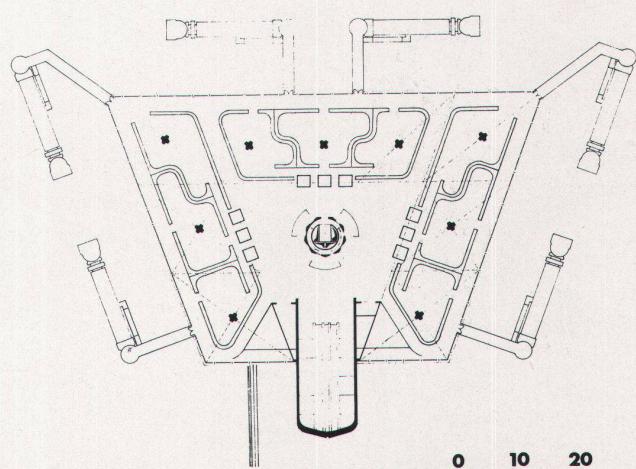
Niveau 3: Départ/Abflug



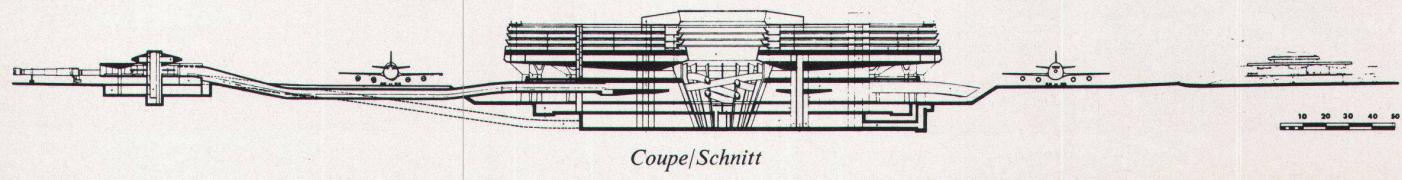
Niveau 5: Arrivée/Aankunft



Niveau 4: Transfert/Abfertigung

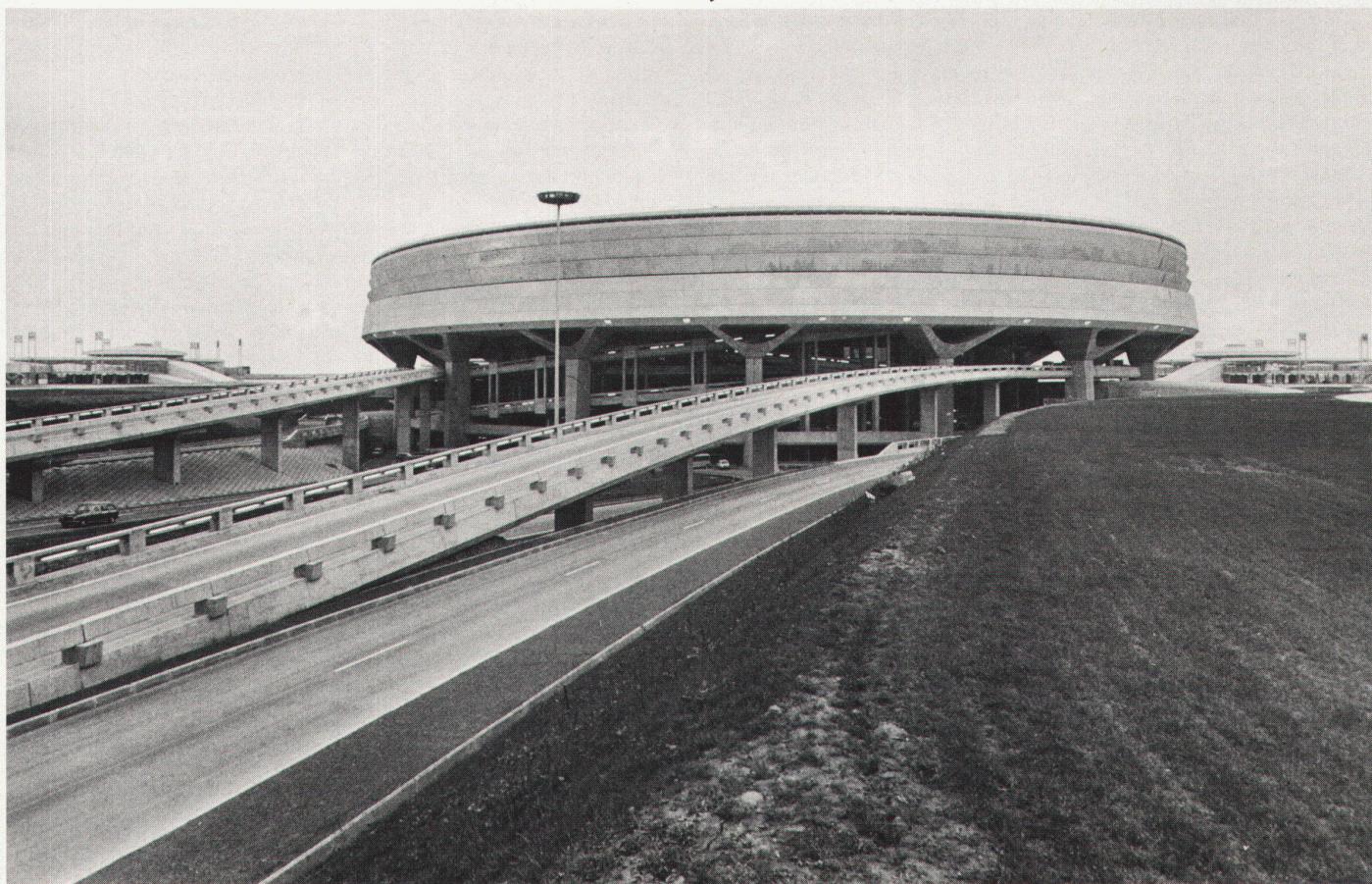


Satellite

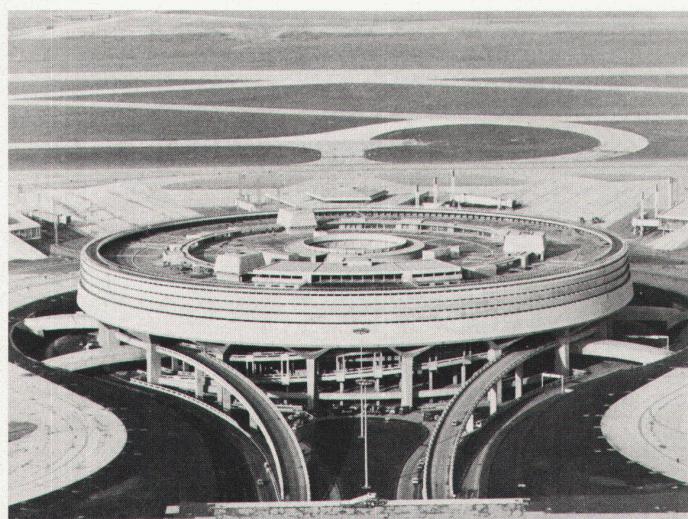


Coupe/Schnitt

Roissy



Les parkings couverts sont situés dans la couronne blanche / Die gedeckten Parkplätze befinden sich im weissen Teil der Krone



Les voies d'accès / Die Zufahrten



La tour de 50 mètres (de hauteur) / Der 50 Meter hohe Turm



Un des six tunnels / Einer der sechs Tunnels

Roissy



Le centre de l'aérogare / Das Zentrum des Flughafens

Der Flughafen «Charles de Gaulle» in Roissy, Frankreich

Bauträger ist die Pariser Flughafengesellschaft selber. Die staats-eigene Gesellschaft untersucht, baut, finanziert und betreibt Flughafengebäude auf den zivilen Flugplätzen von Paris.

Die Bodenfläche der Anlage beträgt etwa 400000 m², davon etwa 200000 m² Parkplätze und Zufahrten sowie etwa 200000 m² klassische Gebäudepartien: öffentliche Geschosse, Boutiques, Büro-räume, Gepäckabfertigung usw.

Die Kapazität beträgt etwa 8 Millionen Flugpassagiere pro Jahr. Diese Zahl ist insofern unge-nau, als die Jahreskapazität von der Verkehrslage und vor allem von den Stunden- oder Saison-spitzen abhängt. Genauer ist maxi-male Stundenkapazität: 3500 An- und Abfliegende.

Die Kosten des Flughafenge-büdes, d.h. für die eingerichteten Bodenflächen mit dem Mobiliar, die mechanischen Anlagen, die Passerellen, jedoch ohne die Park-flächen und deren Einrichtungen, belaufen sich auf 498 Millionen Francs. Es finanziert die Pariser Flughafengesellschaft.

Die ersten Untersuchungen zum Flughafengebäude Nr. 1 wurden 1966 begonnen.

Die Architekten der Pariser Flughafengesellschaft sind Ange-stellte des Unternehmens. Ein Wettbewerb wurde also nicht ausgeschrieben, wobei nicht gesagt werden soll, dass keine Wahl statt-gefunden hat.

Anfänglich gab es also kein detailliert ausgearbeitetes voll-ständiges Programm, sondern all-gemeine Angaben, die gemäss der gewünschten Kapazität festlegen: Zahl der Parkplätze, Gepäckan-lagen, Kontrollfilter sowie einen Voranschlag der notwendigen Büro- und Ladenflächen.

Im Laufe der Projektierung wurde das Programm sodann ständig verbessert.

Die Dauer des Baus betrug ins-gesamt viereinhalb Jahre, von 1968 bis 1973. Die verschiedenen Bau-

etappen waren: Ausschachtungs-arbeiten und Fundament 1968 und 1969, Rohbau Juli 1969 bis Dezem-ber 1972, Fertigstellung Juni 1971 bis Dezember 1973.

Die Gesamtkosten von 498 Mil-lionen Francs verteilen sich wie folgt: Gebäude 292768000, Park-flächen 71874000, Strassen 35791000, besondere Einrichtun-gen 94909000.

Der Voranschlag des Gebäudes mit den Kosten für normale Ein-richtungen, besondere Einrichtun-gen wie Gepäckanlagen und Tele-skoppasserellen ausgenommen, beträgt 1400 F HT pro m² Ver-kehrsgeschoss, 870 F HT pro m² Servicegeschoss, 510 F HT pro m² Parkfläche.

Flughafengebäude Nr. 1

Das Flughafengebäude Nr. 1 ist ein runder Hauptbau mit sieben Satelliten. Die Flugzeuge stehen um die Satelliten, die ihrerseits den Hauptbau umgeben. Im Hauptbau befinden sich die von den Vorfahrten umringten öffentlichen Geschosse zwischen dem unteren Gepäckabfertigungsgeschoß und den oberen Parkgeschoßen.

In dem Projekt kommt eines der Hauptanliegen der Untersuchungen aus: Konzentration der Elemente, Übereinanderlegung der verschie-denen Funktionen, damit der Flug-reisende möglichst schnell von seinem Wagen zum Flugzeug ge-langt.

Zwei andere Anliegen sind eben-falls bemerkenswert durch die Be-deutung, die ihnen schon bei den ersten Untersuchungen gegeben wurde: die Konzeption eines den Grossflugzeug angepassten Flughafengebäudes und die Realisie-rung einer «Passagierschleuse».

Es wurde beschlossen, die Flug-felder nicht nur für einen Flug-zeugtyp vorzusehen, sondern sie flexibel zu gestalten, damit sie für sämtliche Flugzeugtypen dienen können; denn die Maschinen sol-

len mit eigenen Mitteln zirkulieren.

Dass das Flughafengebäude hauptsächlich eine «Abflugma-schine» ist, zeigt sich in der stren-ge Anlage der Transitflächen zwischen Parkplatz und Flugzeug; die sekundären Zonen und vor al-lem die Ladeflächen liegen an den Transitflächen.

In einem System, das sich streng von der radiokonzentrischen Geo-metrie herleitet, wurde auf Geh-flächen ohne Umkehrungen ge-achtet, wobei die Wahl stets nur zwischen zwei Richtungen zu tref-fen ist.

Die Anlage des Hauptbaus basiert auf diesem Prinzip. Der Gebäudekern wurde als erstes eliminiert aus Signalisationsgrün-den. Ausserdem wurde dadurch die Belüftung der Parkgeschosse und zumindest teilweise die Be-leuchtung der Verkehrsgeschosse möglich.

Im Anschluss daran wurden die beiden Hauptebenen: «Abflug» und «Ankunft», entworfen. Jedes der beiden Geschosse ist von einer Vorfahrt umgeben, die direkt an das Strassennetz angeschlossen ist. Zwischen dem Abfluggeschoß und dem Ankunftsge-schoß liegt das «Transitgeschoß», das die Satelliten über sieben mit Lauf-bändern ausgerüstete Galerien erschliesst. Diese Galerien über-queren die Vorfahrten für An- und Abflug, unterqueren die innere Rollbahn und enden im ersten Geschoss der Satelliten, über deren ausziehbare Passerellen die Flug-reisenden an Bord gelangen. Das «Transitgeschoß» wird von den Ankunfts- und Abfluggeschosse über zwei Gruppen von drei Lauf-bändern erschlossen, die den zen-tralen Leerraum durchziehen.

Es wurde beschlossen, dem Flug-reisenden zu bevorzugen vor der Gepäckabfertigung. Diese Wahl, wenn sie in vernünftigen Grenzen bleibt, stimmt mit der Absicht überein, eine «Passagierschleuse» zu bauen.

Das Hauptgebäude sieht wie ein

Ingenieurbau aus, dessen sämtli-che von aussen gesehenen Ele-mente (Parkflächen, Vorfahrten, Rampen) für das Auto und dessen Massstab entworfen sind. Sie wer-den alle in einem einzigen Material ausgedrückt: Sichtbeton. Die stark zurückgesetzten Fenster ohne Rahmen wirken so unauffällig wie möglich.

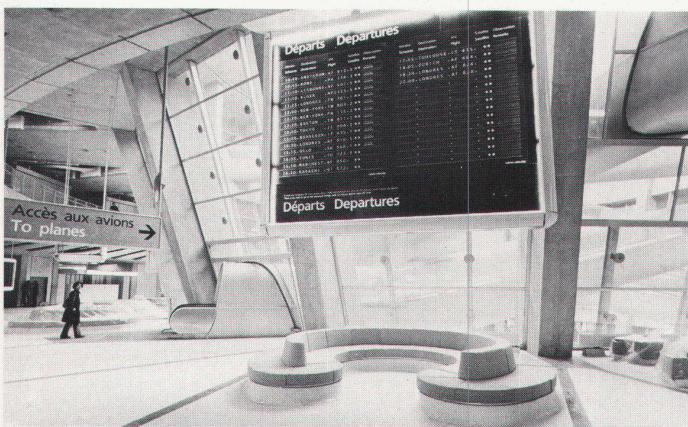
Im Gegensatz dazu wurde im Gebäudeinnern versucht, die Vo-lumen entsprechend dem Ver-kehrsfluss und den Aktivitäten zu beleben. Deckenhöhen und freie Breiten wechseln gleichzeitig. Wo der Fluss der Flugpassagiere durch Formalitäten gestaut wird oder in Zonen mit obligatorischer Geh-richtung sind die Deckenhöhen meist gering. Sie heben an, wenn der Gehverkehr schneller fliesst und die Richtung gewählt werden kann oder muss.

Die Struktur des Materials und die Beleuchtung wechseln gleich-zeitig damit. Damit wird im Haupt-gebäude eine Progression herge-stellt, die von aussen, wo das Auto dominiert, in den zentralen Leerraum führt, wo sich der Verkehrs-fluss nur noch in sechs überdach-ten Laufbändern ausdrückt. Wo gelesen, Papiere gesucht, Gepäck-stücke identifiziert werden müssen, ist die Beleuchtung stark. Wo nur die Leuchtafeln gesehen werden sollen, ist sie schwächer. Im zen-tralen Raum verliert sie jeden funktionellen Wert und wird zum blassen Widerschein.

Es schien uns notwendig, diese Variationen der Volumen mit sparsamsten Mitteln zu gestalten, mit einer beschränkten Zahl von Werkstoffen und Farben. Der Flugreisende wird wohl drei Mate-rialien und zwei Farben wahrneh-men: den Beton der Strukturen, die weissen Fliesen der öffentli-chen Bodenflächen, das Metall der mobilen Trennwände, der Verklei-dungen der Kanäle und der Unter-züge sowie das Gelb der Hinweis-tafeln und das Orange der Sitz-möbel.



Les tapis roulants / Die Laufbänder



Le tableau électronique / Die elektronische Anzeigetafel



Le centre de tri pour les bagages / Die Gepäckannahme



L'étage inférieur de bagages / Das Gepäckabfertigungsgeschoss

Roissy



Un des tapis roulants au centre du bâtiment / Eines der Laufbänder im Inneren des Hauptgebäudes



La «nature» et l'aérogare / Die «Natur» und der Flughafen