



Aéroport
Marseille a trouvé sa pièce manquante
 Construit sur une parcelle vacante, le nouveau hall du terminal 1 améliore le dispositif d'accueil. Et redonne à l'équipement une cohérence architecturale d'ensemble.

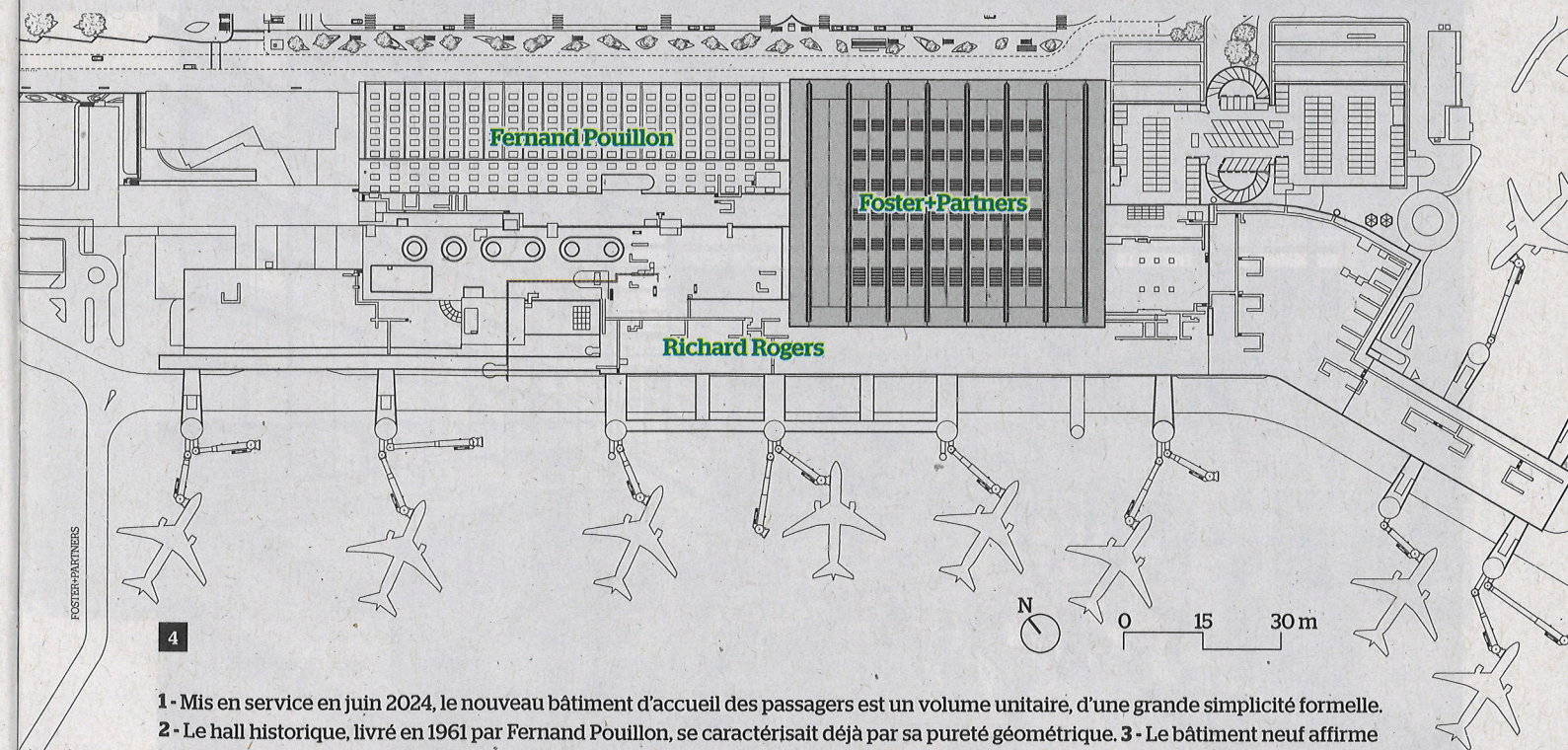
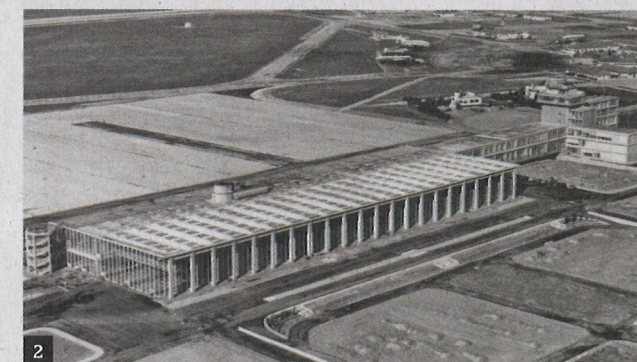
Longtemps il a manqué quelque chose à l'aéroport de Marseille (Bouches-du-Rhône). Plusieurs, même. A l'issue d'un chantier lancé en 2021, et dont les dernières interventions s'achèvent en ce printemps 2025, son terminal 1 a retrouvé une logique fonctionnelle, garantissant un meilleur accueil des voyageurs, et renoué avec une cohérence architecturale, tout en comblant un vide. La création de l'aérogare historique remontait à 1961. Un édifice de béton d'une grande élégance géométrique, sorte de temple de l'aviation à colonnade, conçu par Fernand Pouillon (1912-1986), qui fut aussi l'architecte du Vieux-Port. L'équipement s'était agrandi pièce par pièce, au gré des besoins et ce, jusqu'à ce que le Britannique Richard Rogers (1933-2021) développe un long embarcadère côté pistes en 1992. Côté ville, une large parcelle était depuis demeurée vacante.

«**Réponse parfaite**». En 2017, Aéroport Marseille Provence (AMP) lançait un concours pour la création d'une extension du terminal 1, indispensable pour satisfaire à la réglementation en matière de contrôle des bagages. Il fallait construire l'espace capable d'abriter les volumineuses machines répondant aux normes. De plus, «le site, qui comportait trois zones d'enregistrement, quatre de sûreté et des commerces disséminés, devait gagner en lisibilité, rappelle Denis Corsetti, directeur des opérations à AMP. C'est parce que leur proposition répondait parfaitement à notre programme que l'équipe de Foster+Partners a été désignée lauréate.» Pour l'occasion, l'agence britannique s'était à nouveau associée avec les Français de Rougerie+Tangram.



Ensemble, ils avaient réalisé des aménagements du Vieux-Port, notamment sa fameuse ombrière livrée en 2013. Le bureau d'ingénierie WSP France et le planificateur aéroportuaire Airbiz complétaient le groupement de maîtrise d'œuvre. «La force de leur projet, poursuit Denis Corsetti, réside aussi dans sa capacité à s'intégrer dans l'existant, et en particulier à se greffer au bâtiment de Fernand Pouillon.»

Pour dessiner un volume unique à même de résoudre les contraintes de fluidité du parcours voyageurs, depuis son entrée dans le terminal jusqu'à son envol, «nous nous sommes concentrés sur ce qui avait marqué le site, son expression initiale, donc le Pouillon, explique François Curato, architecte partner de l'agence Foster. Ses qualités majeures nous ont inspirés : sa flexibilité, permise par le nombre limité de points (suite p. 40)



1 - Mis en service en juin 2024, le nouveau bâtiment d'accueil des passagers est un volume unitaire, d'une grande simplicité formelle. 2 - Le hall historique, livré en 1961 par Fernand Pouillon, se caractérisait déjà par sa pureté géométrique. 3 - Le bâtiment neuf affirme la filiation, notamment en prolongeant la colonnade de l'aérogare d'origine. 4 - Le nouveau hall joue un rôle de pivot entre le volume de Pouillon et la zone d'embarquement, réalisée en 1992 par Richard Rogers. Son grand toit recouvre en partie le bâtiment de Rogers mais sans prendre appui sur sa structure, grâce à un porte-à-faux de 22 m.

porteurs, et sa simplicité. Le sens rigoureux des proportions, qui relève du classicisme, nous a séduits. Toutefois, il ne fallait pas créer un pastiche. » Les concepteurs souhaitaient donc que le nouveau bâtiment assume sa présence.

Respect des proportions. Au-dessus du volume de béton souterrain accueillant le contrôle des bagages, mis en service dès 2023, la structure d'acier du nouveau bâtiment tranche par sa plus grande hauteur, avec sa façade vitrée de 22 m, et sa couleur anthracite. Mais il joue aussi sur le respect des proportions, avec sa trame large de 14,80 m, soit le double de celle du terminal d'origine. « Les modénatures de notre plafond, avec ses puits de lumière, sont aussi une réinterprétation des caissons de Pouillon », ajoute l'architecte Jérôme Guigon, qui dirige le pôle chantier chez Rougerie+Trangram.

Enfin, les lignes pures de l'édifice attestent d'un même sens de la maîtrise et d'un minutieux travail d'effacement des éléments techniques, par exemple dans l'épaisseur du toit. Robin Thollot, directeur de la division Bâtiment Sud de WSP France, en plaisante d'ailleurs : « Il y a une disparition complète du travail de l'ingénieur. Mais nous en sommes contents. » ● Marie-Douce Albert



M.-D. ALBERT

➔ **Maîtrise d'ouvrage :** Aéroport Marseille Provence. **Groupe de maîtrise d'œuvre :** Foster + Partners (architecte, mandataire), Rougerie+Trangram (architecte, associé), WSP France SAS (ingénierie), Airbiz (planification aéroportuaire). **BET :** RFR (façades), Cyprium (économie), EOOD (environnement). **Groupe d'entreprises :** GTM Sud (mandataire) et Travaux du Midi, filiales de Vinci Construction (construction), Martifer Metallic Constructions (charpente métallique et façades vitrées). **Surfaces :** 22 000 m² SP neufs, 28 000 m² réhabilités. **Calendrier :** concours en 2017, mise en service du bâtiment passagers en juin 2024, achèvement en mai 2025. **Coût global :** 216 M€ HT.



6



7



8



9

PHOTOS: NICOL YOUNG / FOSTER+PARTNERS

5 - Dans l'aérogare de Fernand Pouillon, la zone d'enregistrement a été repositionnée en fond de bâtiment, libérant ainsi le volume intérieur. 6 - Les voyageurs en partance circulent en toute fluidité de l'ancien hall au nouveau. Au sol, l'usage d'une pierre calcaire semblable à celle mise en œuvre par Fernand Pouillon souligne la continuité. L'accès à la zone d'embarquement se fait depuis la mezzanine. 7 - A la demande d'AMP, le contrôle des passagers et des bagages cabines s'effectue en espace clos, sous une pergola en bois des Vosges. 8 - Si le vocabulaire des plafonds à caissons a été repris, le dispositif sert aussi à la ventilation naturelle du hall neuf. 9 - L'espace d'embarquement assure une transition à niveau avec le bâtiment-embarcadere de Richard Rogers, reconnaissable à ses colonnes métalliques blanches.