

Marignane - Aéroport Marseille-Provence



© Agnès Fuzibet, drac paca, 1998

-
- département : Bouches-du-Rhône
 - commune : Marignane
 - appellation : **Aéroport Marseille-Provence**
 - auteurs : Fernand POUILLON, Atelier 9, ETA, Richard ROGERS (architectes)
 - date : 1961, 1972-1998
 - protection : édifice non protégé
 - label patrimoine XXe : Commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS) du 28 novembre 2000

Les vastes étendues des rives de l'étang de Berre sont adoptées dès 1920 pour la création du port aérien, heureuse initiative qui a permis le développement sur place de l'aéroport. Suite à la destruction à la Libération des premières installations, les hangars Perret inaugurent en 1951 une succession d'édifices prestigieux greffés les uns sur les autres en fonction de la croissance exponentielle du trafic aérien. L'aérogare de Fernand Pouillon inaugurée en 1961, d'une surface de 19 000 m², a été conçue pour 3 millions de passagers, soit le triple du trafic de l'époque. Elle constitue la partie du site labellisée Patrimoine du XXe siècle.

Le schéma d'agrandissement par satellites date de 1969. Achevé en 1982, il est suivi d'un nouveau plan directeur à la fin des années 1980 ayant pour option le concept d'aérogare unique réduisant les distances de correspondance. Le terminal inauguré en 1992 comporte 20 000 m². Les extensions, réalisées principalement par l'Atelier 9, ETA et Richard Rogers, s'échelonnent ensuite sans interruption jusqu'en 1998, quand l'aérogare atteint 88 000 m². Parallèlement, les services se sont agrandis et multipliés : pistes d'atterrissage, zone de fret, équipements techniques, sécurité, aviation civile et parkings. La Chambre de commerce et d'industrie de Marseille (aujourd'hui Marseille-Provence), créée en 1599, la première de France, inaugure en 1860 son siège actuel du Palais de la Bourse à Marseille. La concession de l'aéroport à cette institution débute en 1934.

Auguste Perret acquiert sa notoriété par sa maîtrise précoce du béton armé. Il est l'homme de la reconstruction du Havre. Pour les hangars de Marignane (longtemps record du monde de portée avec 101 m), il est associé à Nicolas Esquillan et Eugène Freyssinet, ingénieurs, et à l'entreprise Boussiron. Fernand Pouillon, connu pour l'intemporalité de ses constructions, fait équipe avec Perret lors de la reconstruction du Vieux-Port de Marseille. L'aérogare d'une audacieuse technique en béton précontraint est à comparer à ses 2 gares d'Iran.

L'Atelier 9 et l'ETA (ex-Delta), équipes constituées au début des années 60 à Marseille, de réputation locale, précèdent Rogers puis lui sont associées pour l'extension de l'aérogare. Les hangars Perret à deux nefs en béton précontraint, aux innovantes voûtes minces de couverture à double courbure avec armature en métal déployé, préfabriquées au sol avant d'être hissées à 19 m par vérins, font partie des édifices de grande portée dont la conception technique fait date. L'aérogare de Pouillon comprend un hall profond de 52 m libre de tout point d'appui sur 34 m de portée. Une colonnade en béton à 21 travées élevées sur 10 m forme son portique d'entrée long de 160 m. À l'origine, une mezzanine, destinée à la restauration, se prolongeait d'un balcon

filant ouvert sur les pistes et d'un belvédère en toit-terrasse. Le splendide plafond du hall est formé de caissons en béton armé avec éclairage zénithal en pavés de verre. Sanitaires et parc-auto souterrains sont reliés à l'aérogare, prolongée d'un bâtiment technique à 2 étages, aligné côté pistes et en retrait côté public, où une aile perpendiculaire souligne l'emplacement de la tour de contrôle, seule verticale de l'ensemble initial. Le volume simple et efficace, doté d'un escalier de secours sculptural, est issu de nombreux avant-projets sophistiqués. Contrairement aux matériaux traditionnels qu'il emploie pour l'habitat, Pouillon choisit le béton, le métal et des murs-rideaux qui conviennent au programme d'un aéroport. On remarque l'harmonie des extensions, le concept en peigne des tubes d'arrivée aux passerelles télescopiques menant aux avions, la transparence des halls articulés sur une rotule d'entrée. Une élégante structure métallique apparente à charpente tridimensionnelle donne toute sa légèreté à l'étage monté sur un rez-de-chaussée en béton. Les gaines techniques sont placées en toiture. L'effort est concentré sur le confort des voyageurs : déplacements courts, séparation des flux, signalétique, éclairage, mobilier et services.

- Rédacteur : Agnès Fuzibet, architecte, 2000