

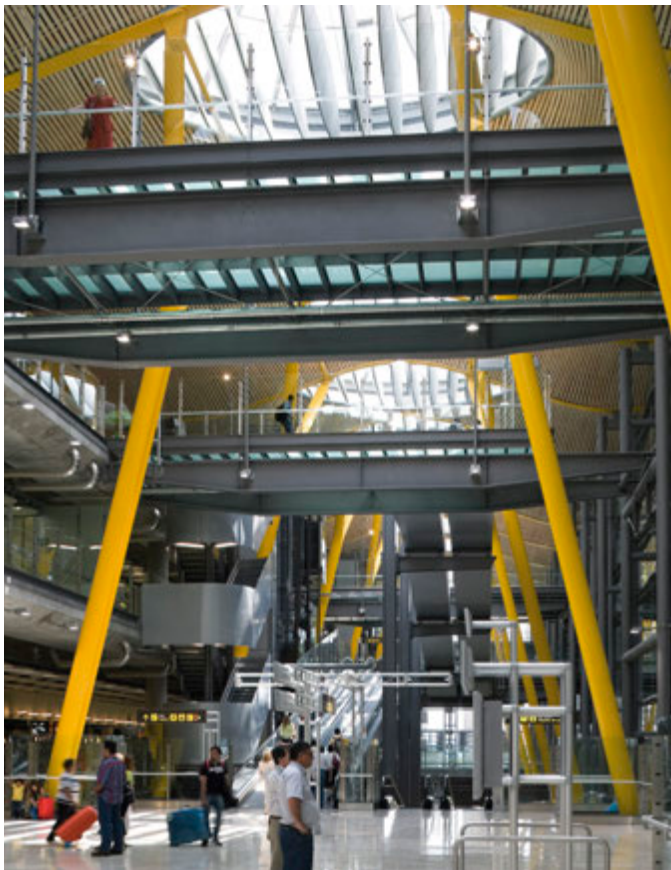


Aéroport de Madrid Barajas

Madrid, Espagne

Architecturalement parlant, ils ont conceptualisé un bâtiment merveilleux ayant un impact sur tous. C'est un aéroport véritablement fonctionnel et efficace qui facilite la fluidité de mouvement des passagers à travers le bâtiment

Jose Manuel Hesse Martin, Directeur du Plan Barajas



Ce terminal, le plus grand d'Espagne, fut commandé pour permettre à l'aéroport international de Barajas de concurrencer les grands aéroports européens. Le bâtiment central est composé d'une séquence de bâtiments parallèles séparés par un bloc linéaire permettant au paysage et à la lumière naturelle de pénétrer profondément à l'intérieur. La même forme est utilisée pour le satellite, composé de deux blocs linéaires, l'un pour les contrôles de passeports et l'autre contenant les portes d'embarquement.

Les structures linéaires en bambou du toit flottent au-dessus des étages et sont reliées par une chaîne de lanterneaux donnant un maximum de flexibilité dans l'organisation des espaces sur chacun des étages. Cet agencement a permis de développer le bâtiment par phases jusqu'à l'année 2010. Le nouveau terminal est équipé d'un métro, d'une gare ferroviaire et d'une navette côté ville vers les terminaux existants, ainsi que d'un système de transit reliant le terminal central et le satellite.

Lieu
Aéroport de Madrid,
Espagne

Date
1997-2005

Maître d'ouvrage
AENA

Coût
448 millions de livres
sterling

Domaines:
Superficie totale
1.158.000 m²

Nouveau terminal
470.000 m²

Satellite
315.000 m²

Ingénierie structure
Anthony Hunt Associates/
TPS et OTEP/HCA

Co-architectes
Estudio Lamela

Consultant en éclairage
Arup / Speirs Major

Ingénieur façades
Arup

Architecte-paysagiste
dosAdos

Entrepreneur principal
Terminal UTE; Satellite
UTE; parking; DRAGADOS;
manutention bagages
Siemens Dematic

Prix remportés

2008
Airport Council International Award for Best European Airport

2006
RIBA Stirling Prize

IStructE Award for Commercial or Retail Structures

AIA/UK Excellence in Design Award

RIBA European Award

2005
RIBA Airport Award

La circulation des piétons entre les bâtiments et la zone de stationnement est concentrée le long de la paroi frontale de la structure du parking, ce qui crée une façade animée faisant face au terminal. L'agencement de la salle des arrivées crée des voies claires et distinctes vers les différents modes de transport terrestres et accorde une importance égale au transport public et privé. Les zones avant des arrivées et départs, ainsi que la gare ferroviaire et la station de métro sont couvertes par un module standard du toit, qui couvre donc toute la séquence d'activités, du dépôt des voyageurs jusqu'aux portes d'embarquement.

Les mesures environnementales destinées à réduire sensiblement l'emprise énergétique du bâtiment comprennent un système de refroidissement stratifié, une alimentation de ventilation par déplacement d'air sur les piliers, une alimentation d'air à basse hauteur dans toutes les autres zones passagers, un ombrage généralisé des façades et lanterneaux, un éclairage par zones et la collecte des eaux de pluie pour arroser les espaces verts.