

# Heathrow Terminal 5



Ce projet célèbre la magie du voyage, pour créer un lieu mémorable aux espaces publics riches et variés, tant pour les voyageurs que pour ceux qui les accueillent.

Lieu/date

**Aéroport de Heathrow, Londres 1989 -**

Maître d'ouvrage

**BAA plc**

Coût total du projet

**4,3 milliards de livres sterling**

Superficie totale

**300 000 m<sup>2</sup> (Terminal), 60 000 m<sup>2</sup> (Satellite 1)**

**55 000 m<sup>2</sup> (Satellite 2)**

Architecte

**Rogers Stirk Harbour + Partners**

Ingénierie structure

**Arup**

Ingénierie services techniques

**DSSR/Arup**

Economiste

**Turner & Townsend/E.C. Harris**

Consultant espaces commerciaux

**Chapman Taylor**

Ingénierie civile

**Mott McDonald**

Entrepreneurs principaux

**Laing O'Rourke/Mace/Balfour Beatty/AMEC**

Direction des travaux

**BAA plc**



La construction d'un cinquième terminal à Londres Heathrow, considérée comme cruciale pour lui permettre de conserver sa position d'aéroport le plus fréquenté d'Europe, a fait l'objet d'un concours restreint en 1989. Le dossier retenu était basé sur une capacité projetée de 30 millions de passagers par an et reflétait le succès des terminaux "sur un niveau" comme celui de Londres Stansted, conçu par Norman Foster pour British Airports Authority, également propriétaire d'Heathrow.

Les zones passagers du Terminal 5 sont implantées sur un seul niveau, alors que les salles des machines, le traitement des bagages et les autres fonctions annexes se trouvent en dessous. Les zones passagers occupent cependant deux niveaux aux deux extrémités du bâtiment. La toiture immense, qui décrit une courbe dynamique, comporte de grandes bandes vitrées qui inondent l'intérieur de lumière naturelle et dirigent les passagers, qui suivent une progression logique du point d'arrivée jusqu'à l'embarquement.

Ce bâtiment est en réalité une série dramatique d'espaces de hauteurs différentes selon leur fonction. La structure s'exprime fortement, avec de grands "arbres" structurels soutenant le toit. Le chargement et déchargement des avions ont lieu à des stands rattachés au bâtiment principal, ainsi qu'à deux satellites desservis par un système de navettes express. Une liaison en train et métro est prévue avec le centre de Londres, dans des tunnels profonds. La ventilation naturelle n'est pas une option à cause de la pollution sonore et atmosphérique générée par les avions, mais le bâtiment adopte une stratégie d'efficacité énergétique grâce à un système de climatisation à déplacement d'air mis au point par Arup et un ombrage réalisé par des auvents et des avancées de toit, qui réduisent le gain solaire sur les longues façades Est et Ouest.

Le Terminal 5 d'Heathrow sera certainement l'un des exemples les plus frappants de l'architecture aéroportuaire au début du XXIe siècle, un projet aussi important dans l'œuvre de RSHP que le Centre Pompidou dans les années 1970 et Lloyd's of London dans les années 1980.

