

Aéroport Paris-Beauvais - Horizon 2030

Projet de modernisation de l'aéroport

Groupement de Conception-Construction



Ameller Dubois

ARCHITECTES
URBANISTES

Maître d'Ouvrage



EMETTEUR

Ameller Dubois
— ARCHITECTES ASSOCIÉS

PC 4.1

NOTICE DESCRIPTIVE ARCHITECTURALE

01	15/01/2026	AXD	AG	AG	Mise à jour notice PC – précisions du périmètre des travaux
00	17/11/25	AXD	AG	AG	Dépôt PC
Indice	Date	Etabli Par	Vérifié par	Validé par	Description

Format	A4	Echelle	-
---------------	----	----------------	---

Dossier	PC 4.1
----------------	--------

Projet	Emetteur	Phase	Type	Spéc	Bâtiment	Niveau	No. Chrono	Ind.
BVA	AMD	PC	NOT				PC 4.1	00

Sommaire

1	INTRODUCTION.....	3
2	DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES - PLU	4
2.1	ZONE UL – SECTEUR ULA.....	4
2.1.1	Section 1 - Nature de l’occupation et de l’utilisation du sol.....	4
2.1.2	Section 2 - Conditions de l’occupation du sol.....	5
2.1.3	Section 3 - Possibilités d’utilisation du sol.....	8
3	DISPOSITIONS RELATIVES AU PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES - PSA.....	8
4	INSERTION DANS LE SITE	9
5	PARTI ET VOCABULAIRE ARCHITECTURAL.....	14
	<i>Réinventer l’aéroport de Beauvais.....</i>	<i>14</i>
6	FONCTIONNEMENT GENERAL.....	17
6.1	FLUX PASSAGER DEPART	18
6.2	FLUX PASSAGER ARRIVEE	24
6.3	GARE ROUTIERE.....	26
6.4	FLUX LOGISTIQUE	29
6.4.1	Bagages	29
6.4.2	Livraisons.....	29
6.4.3	Déchets	29
6.4.4	Transports de fonds	29
6.5	LOCAUX TERTIAIRES	33
6.5.1	Centre de commande des opérations.....	34
6.5.2	Point information.....	34
6.5.3	Guichet parking.....	34
6.5.4	Maison du Développement durable.....	34
6.5.5	Locaux du personnel.....	35
6.5.6	Locaux chauffeurs navette.....	36
7	SÛRETE.....	37
7.1	SÛRETE CÔTE VILLE	37
7.2	SÛRETE CÔTE PISTES.....	37

1 INTRODUCTION

Cette notice a pour objet la description du projet architectural de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais.

Malgré la toponymie de l'aéroport, le présent PC ne prévoit aucun travaux sur l'emprise des communes de Beauvais et Therdonne, exclues du contexte de l'opération de modernisation.

Le projet de construction ne porte que sur la commune de TILLE et qu'il n'y a aucun travaux de construction, réseaux, accès etc...sur les parcelles de BEAUVAIS.

Elle détaille le parti et le vocabulaire architectural du projet, le fonctionnement de l'aérogare, la formalisation spatiale des différentes décisions prises lors des réunions de travail avec le concessionnaire Bellova et les Services Compétents de l'Etat.

Actuellement, l'aéroport Paris-Beauvais est composé de 2 terminaux distincts. Au fil des années et suivant les exigences liées à la croissance du trafic, différentes extensions bâties se sont greffées afin de répondre aux besoins de l'exploitation de l'aéroport. L'ensemble ainsi constitué au fil du temps offre une image très peu lisible pour les usagers ainsi qu'une identité architecturale peu remarquable.

L'étude de capacité produite lors de l'appel d'offre met en exergue les limites de l'infrastructure existante. Les surfaces bâties et le dimensionnement des équipements ne sont plus adaptés aux besoins engendrés par la croissance de l'activité aéroportuaire. Ce déficit crée une insatisfaction pour les passagers et les compagnies aériennes.

Tous ces aspects ont déterminé nos objectifs d'intervention :

- Résoudre les points de congestion de flux et d'attente de l'infrastructure existante.
- Regrouper des services aujourd'hui essaimés dans les 2 terminaux existants tout en conservant les équipements techniques performants déjà implantés.
- Concevoir un bâtiment fonctionnel, accueillant et confortable.
- Doter l'aéroport d'une image contemporaine, claire et attrayante.

2 DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES - PLU

Les parcelles concernées par le projet sont en zone UL pour les infrastructures côté piste - notamment le nouveau bâtiment projeté d'embarquement SHENGEN – et secteur ULa pour les bâtiments des terminaux existants T1 et T2)

Voir extrait du plan de zonage ci-dessous



Extrait du plan de zonage – PLU Commune de Tillé (Oise)

2.1 Zone UL – secteur ULa

La zone UL zone spéciale de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui a pour vocation l'accueil des constructions et installations liées au fonctionnement technique de l'aérodrome.

Elle comprend un secteur ULa qui a pour vocation l'accueil des constructions nécessaires au fonctionnement et au développement de l'aéroport installations techniques, magasins, entrepôts de fret, aires de stationnement, hôtels, restaurants, services, commerces, logements réservés au personnel dont l'activité principale se situe sur l'aéroport dotés d'une isolation acoustique spéciale.

2.1.1 Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

Article UL1 et UL2

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL (hormis Ula)

- Les installations techniques nécessaires au fonctionnement des infrastructures aéroportuaires.
- Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des équipements d'infrastructure, de voirie et réseaux divers,
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- L'extension ou l'aménagement des équipements publics ou d'intérêt général,
- La reconstruction d'un bâtiment sinistré à égalité de surface de plancher hors œuvre,

Secteur ULa

- Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des équipements d'infrastructure, de voirie et réseaux divers,
- Toutes les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et au développement de l'aérodrome : installations techniques, hangars, magasins, entrepôt de fret, hôtel, restaurants, parking couvert, aires de stationnement, extérieures commerces, logements réservés au personnel dont l'activité principale se situe sur l'aéroport dotés d'une isolation acoustique spéciale.
- L'extension ou l'aménagement des équipements publics ou d'intérêt général.

2.1.2 Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

Article UL3 - Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL

Non réglementé.

Secteur ULa

- Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée.
- Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et être adaptés à l'opération future.
- Les constructions et installations doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et à leur importance.

Article UL 4 - Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL

I - Eau potable

Non réglementé

II - Assainissement

1) Eaux usées

- Non réglementé

2) Eaux pluviales

- Les eaux pluviales doivent être dirigées vers un dispositif de traitement si elles ne peuvent être évacuées sans inconvénient en milieu naturel ou vers le réseau public (canalisation, caniveau, fossé, ...).
- En aucun cas, les eaux pluviales ne pourront être déversées dans les eaux usées.

III – Electricité

Non réglementé

Secteur ULa

I - Eau potable

L'alimentation en eau potable des constructions doit être assurée par un branchement sur le réseau public.

II – Assainissement

1) Eaux usées

- Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée obligatoirement au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques

Tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans les égouts publics doit se faire dans les conditions prévues par l'article 35-8 du Code de la Santé Publique et par l'article R 111-12 du Code de l'Urbanisme.

L'évacuation d'eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite

2) Eaux pluviales

- Les eaux pluviales doivent être dirigées vers un dispositif de traitement si elles ne peuvent être évacuées sans inconvénient en milieu naturel ou vers le réseau public (canalisation, caniveau, fossé, ...).
- En aucun cas, les eaux pluviales ne pourront être déversées dans les eaux usées.

3/ Electricité

- Les réseaux électriques seront aménagés en souterrain.

Article UL 5 - Superficie minimale des terrains constructibles

- Non réglementé

Article UL 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL

- Les constructions devront être implantées soit en retrait, soit à l'alignement de la voie.

Secteur ULa

Toutes les constructions ou installations doivent être implantées avec un recul minimal de 10 mètres par rapport à l'alignement de la voie.

- L'implantation des façades des nouvelles constructions se fera suivant des directions parallèles ou perpendiculaires à l'axe des voies publiques ou privées.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux équipements d'infrastructure et éléments techniques liés au fonctionnement de l'aéroport.

Article UL 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL

- Les constructions doivent être implantées soit en limite, soit en retrait par rapport aux limites séparatives.

Secteur ULa

- Les constructions doivent être implantées avec une marge minimale de 4 mètres par rapport à ces limites

Article UL 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Zone UL

- Non réglementé

Secteur ULa

- Une distance d'au moins 4 mètres est imposée entre deux bâtiments non contigus.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux équipements d'infrastructure et éléments techniques liés au fonctionnement de l'aéroport.

Article UL 9 - Emprise au sol des constructions

Non réglementé

Article UL 10 - Hauteur maximum des constructions

Zone UL

- Non réglementé

Secteur ULa

- Les dispositions de hauteur maximum ne s'appliquent pas aux équipements d'infrastructure et éléments techniques liés au fonctionnement de l'aéroport.

Article UL 11 - Aspect extérieur des constructions

Zone UL

- Non réglementé

Secteur ULa

Le projet s'inspire du paragraphe suivant :

- Les projets d'architecture innovante (Volumétrie, ordonnancement, matériaux), dont l'intégration est recherchée, peuvent déroger aux règles propres à l'architecture traditionnelle.

Article UL 12 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Zone UL

- Non réglementé

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Secteur ULa

- Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

Article UL 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations

Le projet se conforme aux dispositions suivantes :

Pour l'ensemble de la zone :

- Hauteur des arbres des arbres doit être compatible avec les contraintes et les servitudes

Secteur ULa

- Les espaces restés libres après implantation des constructions, installations et aires de jeux doivent faire l'objet d'une composition paysagère minérale ou végétale.
- L'utilisation d'essences forestières est vivement recommandée au moins pour moitié ; l'emploi de conifères fastigiés devra être limité. On privilégiera pour les tiges, des essences dont la taille adulte est adaptée à la volumétrie des constructions.
- L'implantation des constructions doit être choisie dans le cadre d'une composition paysagère de la parcelle et en toute sécurité pour la construction.
- Les parcs de stationnement doivent être dissimulés par des haies vives.
- Les limites en contact avec les espaces naturels devront être traitées de manière qualitative.

2.1.3 Section 3 - Possibilités d'utilisation du sol

Article UL 14 - Coefficient d'Occupation des Sols

Non réglementé.

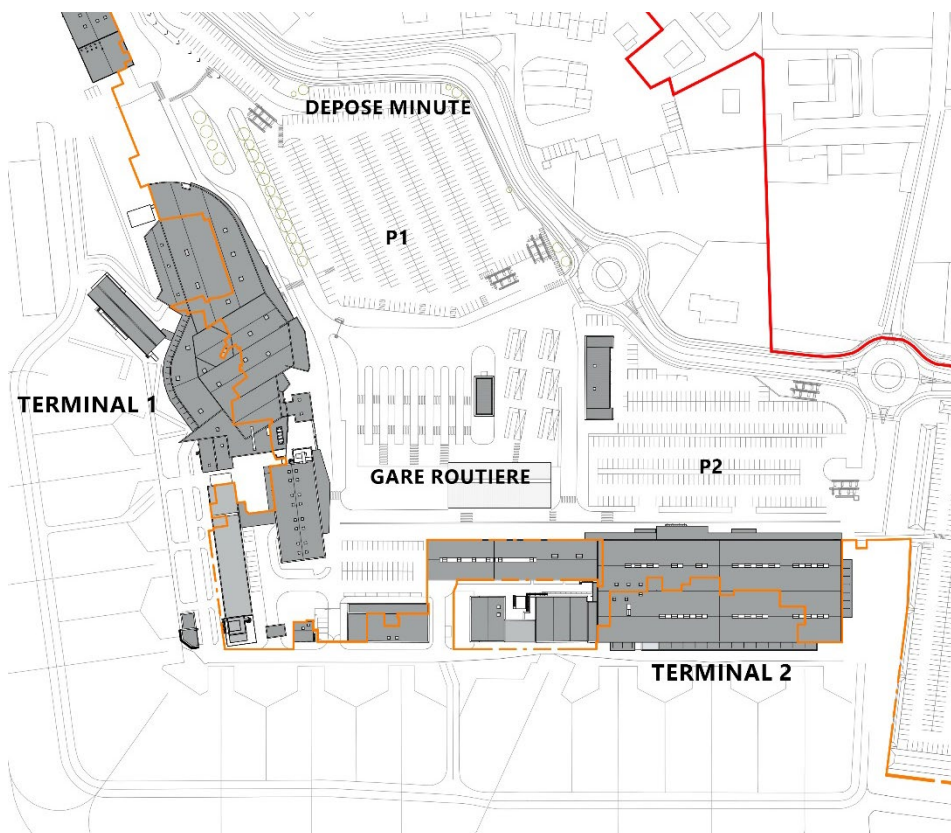
3 DISPOSITIONS RELATIVES AU PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES - PSA

Le Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) en vigueur, établi selon le décret du 20/05/1985, fait l'objet d'une révision en cours basée sur le stade ultime de développement de la plate-forme en lien avec le projet de modernisation. Cette révision a été initiée lors de la phase Avant-Projet Sommaire en avril 2025 par la DSAC Nord, et s'appuie sur des études SNIA et STAC prenant en compte les caractéristiques de la plateforme (relevé d'objets aux alentours de la plateforme, modélisation des nouvelles servitudes aéronautiques, ...).

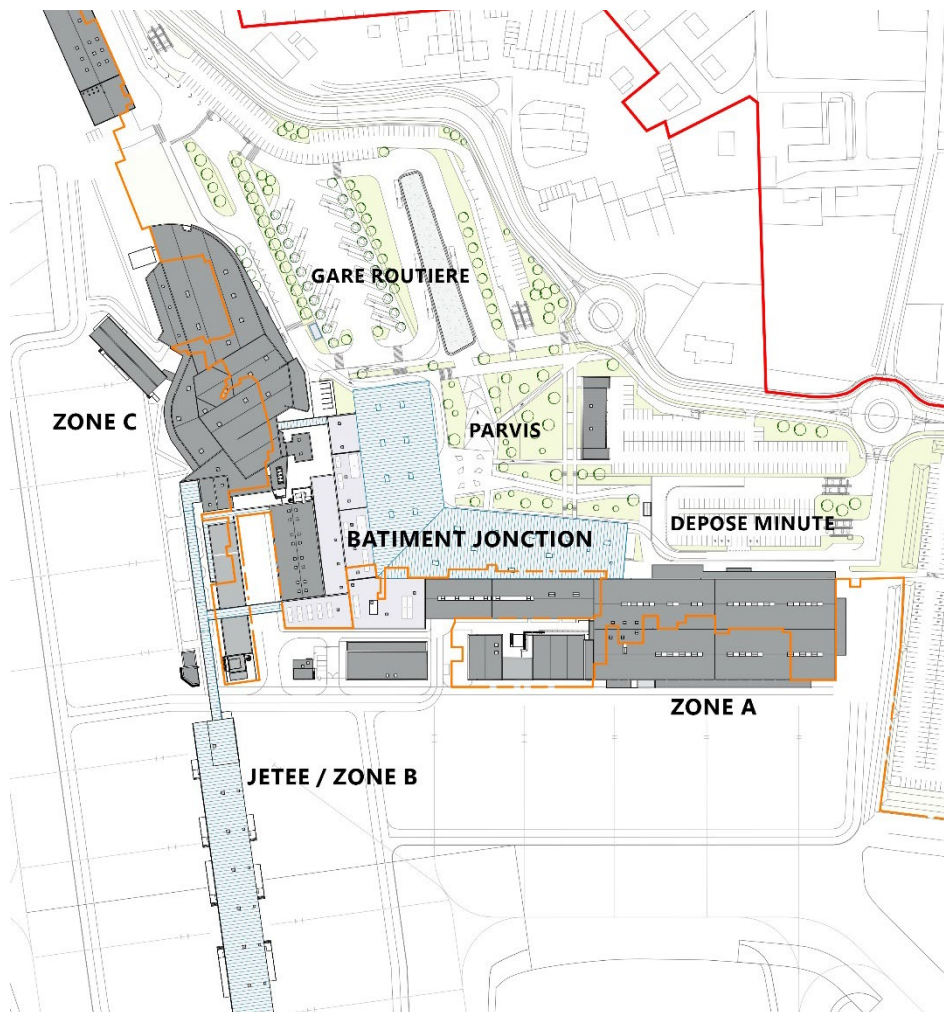
Le processus d'instruction conduira après les différentes phases d'analyses et de concertation requises à un nouveau décret d'ici début 2028.

Les documents inclus dans la demande de permis de construire du projet représentent la réalisation de toutes les infrastructures à terme après révision du PSA. Les travaux pour réaliser ces infrastructures seront réalisés suivant un planning respectant le Plan de Servitudes Aéronautiques en vigueur, et après réalisation d'études de sécurité. Les travaux du parking P5 notamment seront phasés et mis en service en conséquence.

4 INSERTION DANS LE SITE



Etat existant



Etat projeté

Côté Ville:

Les contraintes et analyse du fonctionnement de l'existant nous ont conduit à concevoir un bâtiment Jonction qui vient épouser l'implantation des terminaux existants et s'inscrit dans une figure en équerre, afin d'unifier l'ensemble bâti.

Cette implantation en équerre ouverte sur la ville de Tillé a de nombreux avantages :

- Elle répond aux exigences fonctionnelles de liaison et d'extension des infrastructures existantes.
- Elle permet de déployer une façade ouverte sur la ville, définissant un grand parvis végétalisé dédié aux flux piétons depuis et vers les aires de parking et la gare routière.
- Elle donne à l'équipement une position d'ampleur, en marquant significativement les accès à l'infrastructure.



Vue d'ensemble du projet

Le choix d'implantation du bâti libère des espaces plantés généreux côté ville. Ainsi, la **gare routière** est déplacée à l'Est, sur l'actuel emplacement du parking P1/dépose minute. L'organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus est repensé:

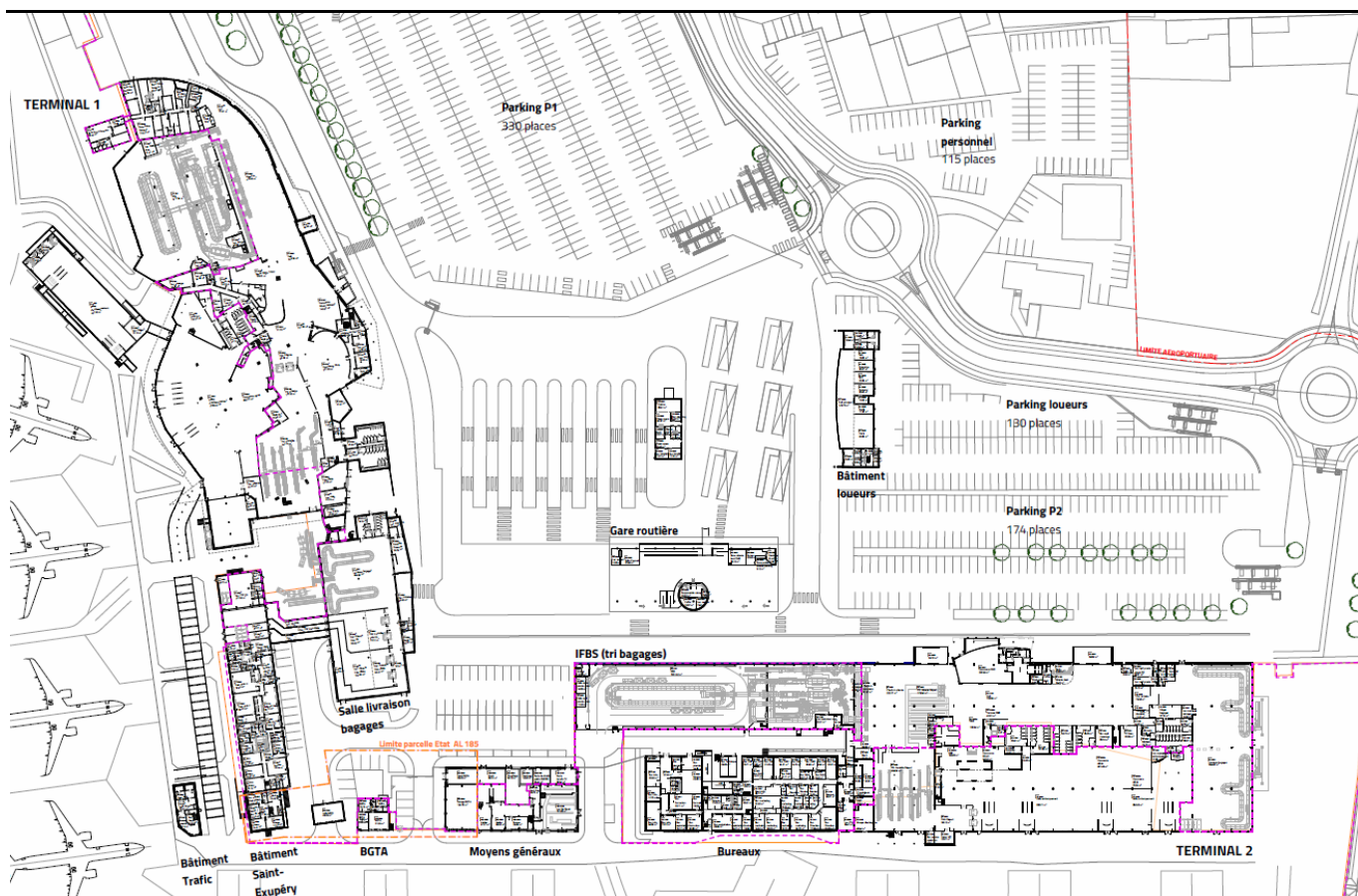
- Les arrivées des bus sont organisées en épis, le long de la grande allée d'arbres qui bordent la façade du terminal 1 existant.
- Les départ s'organisent autour d'une darse couverte par un grand auvent végétalisé.

Aires de stationnement aux abords du bâtiment :

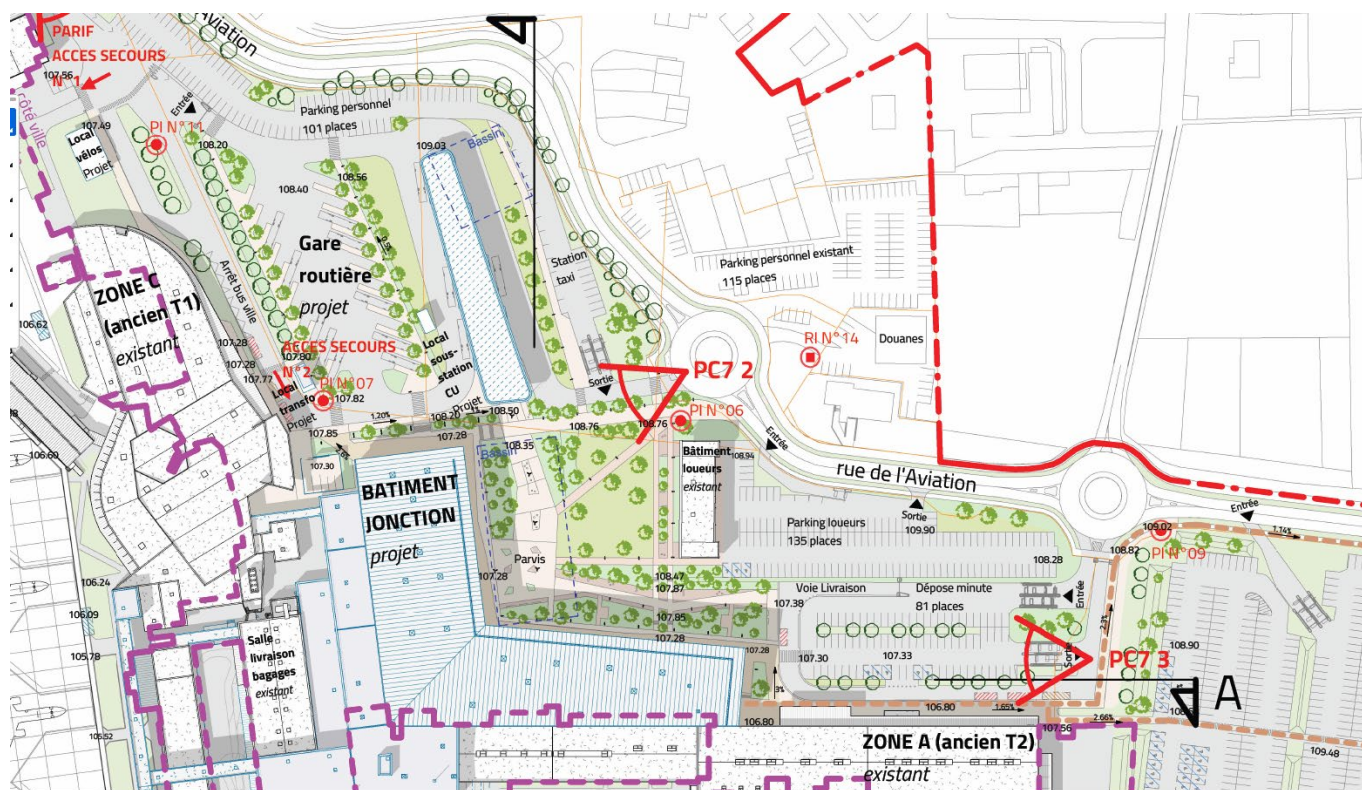
La répartition des zones de stationnement est modifiée : La frange de stationnement à l'Ouest de la future gare routière et actuelle dépose minute, devient une zone de stationnement pour les véhicules du personnel et des agents des Services de l'Etat (101 places). La station de taxi est également implantée dans cette zone. Le stationnement des véhicules des loueurs reste en place (135 places). Afin de simplifier les flux en sortie de la gare routière, la sortie des véhicules loueurs est remplacé au niveau de l'actuelle entrée du parking P2, sur la route départementale.

L'actuel parking P2 devient la zone de dépose minute de 81 places. L'accès à la dépose minute avec sas de barrières levantes est déplacée après le rond-point.

Une voie en boucle autour de la dépose minute est dédiée à la navette parking et aux engins de collecte OM et maintenance.



Aires de stationnement aux abords du bâtiment – Situation existante



Aires de stationnement aux abords du bâtiment – Situation projetée

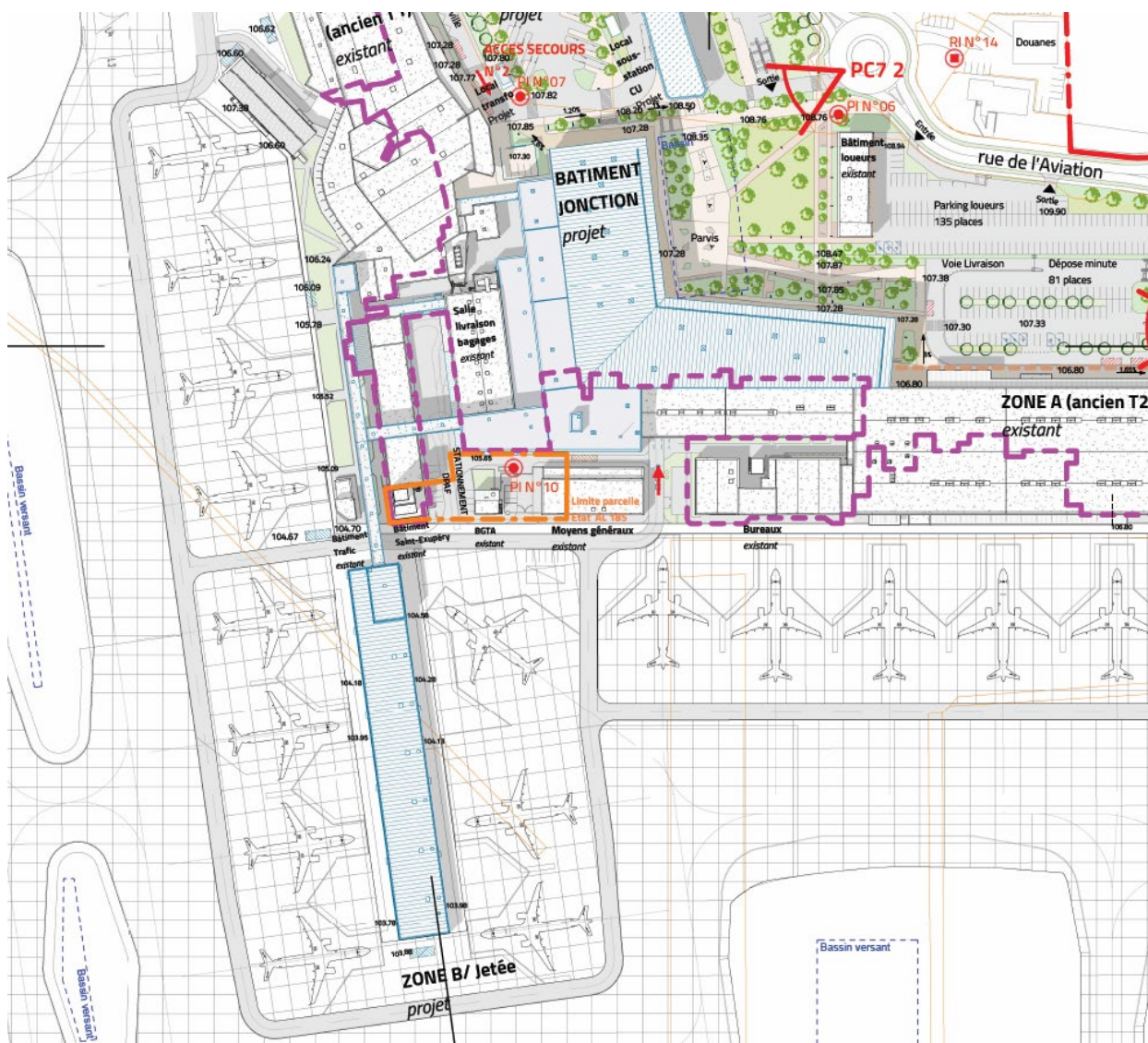
Une zone de parking "P5" est développée dans la continuité du parking P4 afin de compléter l'offre de places répondant aux besoins validés lors de l'appel d'offre à concession.

Un parking "P6 valet" permet d'offrir un service de prise en charge des véhicules, et de transfert de ceux-ci à distance de l'aéroport. Ce service permettra également une décongestion de l'offre de stationnement existante.

Enfin, un parking "P7 personnel" vient compléter ce dispositif pour héberger les stationnements du personnel aéroportuaire.

Côté Piste:

Un nouveau bâtiment Jetée, dédiée à l'embarquement est placée au barycentre de la figure, à mi-distance entre les 2 terminaux existants. Cette Jetée dessert une salle d'embarquement comportant sept portes, avec des postes avion au contact.



Implantation du nouveau bâtiment côté piste, dédié à de nouvelles portes d'embarquement avec postes avion au contact

Des passerelles de liaison permettent de connecter les flux passagers des différents niveaux entre nouveaux bâtiments et terminaux existants, afin de constituer un ensemble cohérent, répondant aux mesures de sûreté inhérentes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

L'implantation du bâtiment Jonction implique une modification de la limite Ville/piste.

Dans le cadre du projet, les bâtiments annexes localisés entre les 2 terminaux existants et abritant les Services de la BGTA et de la DPAF sont situés à l'arrière du bâtiment Jonction.

Les modalités d'accès de ces Services côté Ville sont modifiées. Des circulations dédiées et sécurisées pour chacune de ces entités sont aménagées au sein du projet d'extension afin de conserver la position "d'interface" entre Ville et pistes nécessaire au bon fonctionnement des Services de l'Etat.

5 PARTI ET VOCABULAIRE ARCHITECTURAL

Réinventer l'aéroport de Beauvais

Le projet d'extension marque une rupture dans le développement de l'aéroport de Beauvais avec une véritable ambition architecturale et écologique. Le bâtiment Jonction qui relie les terminaux existants témoigne de ce double engagement avec un cheminement passager fluide et unifié, un bâtiment lumineux et qualitatif et une démarche environnementale réfléchie.

Les préoccupations de développement durable sont transverses dans la conception du projet. Ainsi les notions de maîtrise véritable du coût global, de maîtrise des dépenses d'énergie et de matières premières, la valorisation de filières locales, s'appliquent aux principes de conception comme aux choix des matériaux ou composants et aux performances des équipements. Ces principes sont totalement intégrés à l'étude architecturale et technique pour être au service de la fonctionnalité du projet, de sa symbolique, du confort et du bien-être des usagers.

La conception du plan de masse gère non seulement le rapport au site et les intégrations urbaines et paysagères, mais il définit aussi un bâtiment aux proportions raisonnables, des espaces généreux, des circulations lumineuses et un traitement global bien inscrit dans son contexte.



Vue d'ambiance - façade principale du bâtiment de jonction et nouveau parvis planté

Le choix des matériaux (bois, béton) du bâtiment de jonction participe des notions de durabilité.

Ce dernier s'élève sur 2 niveaux. La structure du RDC est un système de poteau/poutre béton.

Les sols du hall public sont carrelés, le faux plafond est composé d'une résille métallique. Un habillage bois en claire-voie est prévu sur certaines cloisons donnant sur le hall public.

À l'étage du corps principal du bâtiment, la charpente est constituée de poutres bois sous-tendues, support d'une couverture inclinée métallique. La grande portée de la charpente permet de dégager un niveau sans points porteurs intermédiaires pour permettre la liberté d'agencement. La partie arrière du bâtiment Jonction

est construit en système poteau/poutre béton avec toiture terrasse béton. Cette toiture accueillera les principaux équipements techniques de CVC du bâtiment.

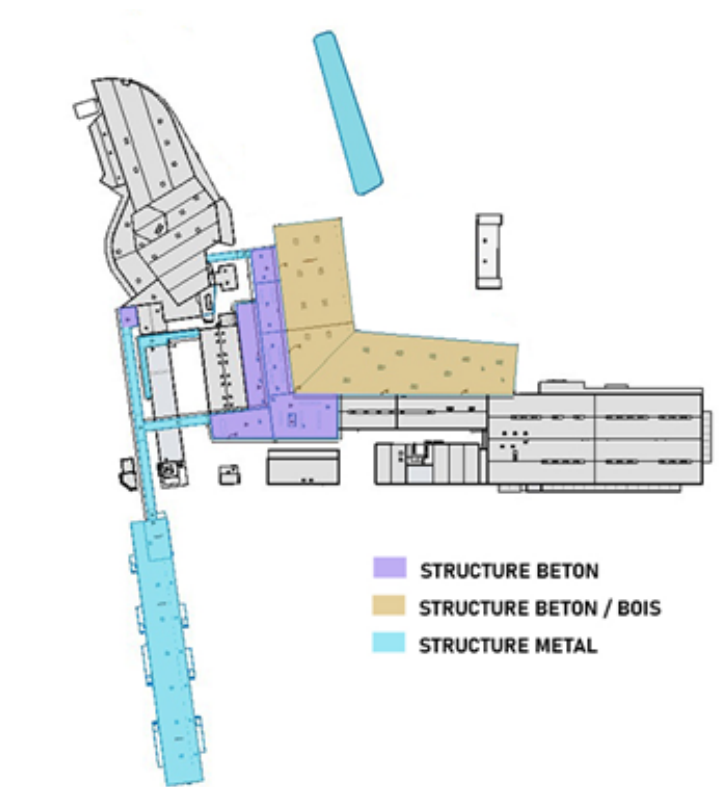


Schéma de principe structurel

Dans le volume intérieur de la Jetée, les portiques acier de la structure sont apparents, le sol est prévu en dallage de béton. De grands châssis vitrés qui ponctuent la trame des portiques apportent vues et lumière naturelle.

Les passerelles de liaison sont en structure acier, le volume intérieur est habillé par les plateaux de bardage métallique. Le sol est prévu en PVC.

La lumière naturelle au cœur du projet

La lumière naturelle a été le point de départ de la réflexion architecturale car elle fait défaut dans les bâtiments existants. Compte tenu des apports thermiques internes liés aux passagers et aux différents équipements, l'enjeu principal est de maîtriser le rayonnement solaire pour limiter le recours à la climatisation en été, tout en offrant transparence, luminosité naturelle et en privilégiant une relation visuelle de qualité sur les espaces arborés.

L'orientation du bâtiment répond à cette volonté avec les deux façades principales du bâtiment Jonction orientées vers le nord-est et vers le nord-ouest.

Les façades principales largement vitrées donnant sur la ville et le parvis arboré, sont dessinées selon une trame verticale très régulière. Cette trame est soulignée par la mise en œuvre d'épines en bois qui font office de brise soleil, accentuant la verticalité recherchée. Ainsi le bâtiment principal semble s'élancer pour définir un nouveau rapport au ciel de l'ensemble bâti.

Le choix d'un verre à bon facteur de contrôle solaire, les épines/brise soleil verticaux, secondées par les lames horizontales de claustras bois apportent la protection solaire souhaitée.

Le corps principal est abrité par une large toiture débordante protégeant le bâti des pluies et de l'ensoleillement.

Des lanterneaux en toiture complètent cette stratégie de conquête de la lumière afin d'éclairer les zones éloignées des façades tout en répondant à une nécessité de désenfumage naturel.



Vue d'ambiance - façade principale du bâtiment de jonction et nouveau parvis planté

L'aménagement des espaces paysagers du parvis (choix de la teinte du sol, végétalisation...) contribuent à diminuer l'effet albedo en pied des façades.

Les façades des pignons du bâtiment Jonction, faisant face aux principaux flux d'arrivée depuis les parkings et la gare routière, sont habillées à l'étage d'un bardage métallique vertical.

De même à l'arrière du parvis, côté pistes, et afin de s'harmoniser avec l'existant, les façades du bâtiment Jonction sont traitées en bardage métallique vertical, tout comme les façades des passerelles de liaison et du bâtiment de la Jetée.

Création d'un parvis parc urbain

Le projet d'infrastructures côté Ville articule les différentes fonctions autour d'un parvis arboré qui sert à la fois à créer une respiration au cœur du projet et à tisser ce lien manquant entre le village de Tillé et l'aéroport. Nous avons conçu cet espace végétalisé comme un parvis parc urbain qui pourra être fréquenté par les passagers et par les riverains.

Les passagers traverseront ce parvis arboré pour rejoindre la gare de bus ou la zone des taxis. Ils pourront profiter des vues vers cette végétation dense depuis les espaces du nouveau bâtiment : enregistrement, hall public, contrôle sûreté, place commerciale côté piste...

Les riverains de l'aéroport bénéficieront aussi de cette infrastructure avec un accès agréable depuis le village, un parvis arboré, une offre commerciale et de restauration. Protégé par les terminaux 1 et 2, par le nouveau bâtiment Jonction et par le bâtiment des loueurs, ce parvis parc urbain sera calme et verdoyant, à l'écart des flux principaux.

Le parvis parc urbain, la toiture végétalisée de la gare routière et les bandes végétalisées créées dans les parkings participeront à une moindre imperméabilisation des sols et à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain autour de l'aéroport.

6 FONCTIONNEMENT GENERAL

Le bâtiment Jonction comprend au rez-de-chaussée un grand hall public commun pour les flux départ et arrivée, une nouvelle zone d'enregistrement, ainsi qu'une extension de la salle de livraison des bagages. A l'étage, le projet comprend une grande salle de Poste d'Inspection Filtrage et une zone de Go-to-Gate, gérant tous les départs de la plateforme.

Les différents flux départs sont ensuite répartis vers des passerelles de liaison menant aux 3 zones d'embarquement :

- **Zone A**, anciennement terminal 2, dédié aux vols Hors Schengen.
- **Zone B**, nouvelle salle d'embarquement, dédié aux vol Schengen.
- **Zone C**, anciennement terminal 1, avec salles d'embarquement flexibles/vols Schengen et Hors Schengen.

A terme, les appellations terminal 1, terminal 2 disparaissent complètement au profit de lettres de zones d'enregistrement, d'embarquement et de livraison des bagages d'un grand terminal unique.

Le nouveau hall public de 2 340 m² est un point de repère au cœur du projet. Il permet d'orienter les passagers et concentre les services, les commerces et l'offre de restauration en zone publique. Largement ouvert sur le parvis et parc urbain, ce hall se veut un lieu d'attente agréable, lumineux, pour les accompagnants.



Vue d'ambiance -hall public bâtiment de jonction

La fonction enregistrement du terminal 2 est déplacée et étendue dans le nouveau bâtiment. Ce hall comprend 20 comptoirs d'enregistrement, 7 kiosques self-service et 1 comptoir hors format. Cette zone constitue également le point de départ de la prise en charge des personnes PHMR par un prestataire dédié.



Vue d'ambiance – zone comptoirs d'enregistrement hall public bâtiment de jonction

La **fonction enregistrement du terminal 1 est conservée** à son emplacement actuel (avec les 14 comptoirs et le comptoir hors format existants) car il dispose d'un système de traitement des bagages neuf et performant. Les dysfonctionnements observés actuellement au terminal 1 résultent de la congestion au niveau des contrôles des passagers au départ dont la file d'attente vient déborder dans le couloir d'accès à l'enregistrement. Le projet dédie la totalité des espaces côté ville du terminal 1 à la seule fonction d'enregistrement ce qui résoudra les problèmes de croisement de flux et de congestion.

6.1 FLUX PASSAGER DEPART

L'ensemble du flux départ est orienté vers le point de montée central au cœur du hall public pour accéder à l'unique zone de contrôle de sûreté prévue dans le projet, située à l'étage du bâtiment Jonction.

Le projet initial comprenait 2 points de montée distincts depuis le hall. A la demande du concessionnaire, un seul point de montée central est conservé. Ce qui permet de gérer un seul flux départ depuis le hall public et de dégager une surface d'attente plus importante avant contrôle à l'étage. L'espace dédié aux files d'attente à l'étage atteint à présent environ 600m².

Les passagers passent par des lignes d'inspection et de filtrage dimensionnées pour permettre le traitement de l'afflux de passagers.

L'espace est dimensionné pour pouvoir accueillir à terme 15 lignes de contrôle de sûreté (13 lignes C3 avec système de traitement automatique des bacs +2 deux lignes traditionnelles)

Une emprise de 120m², qui pourra accueillir si nécessaire les locaux affectés à la gestion du multiplexage des lignes de PIF, est positionnée en aval des lignes de contrôle sur la façade Est de l'étage donnant côté piste.



Vue d'ambiance - la salle de contrôle Inspection filtrage – bâtiment de jonction

Les passagers circulent le long d'une grande façade vitrée avec vue sur le parvis et parc urbain, avant de rejoindre la zone commerciale via un duty-free traversant de 1 010m² qui propose aux passagers une offre de produits diversifiée. Cette étape est appréciée des passagers internationaux pour lesquels ces derniers achats à l'aéroport font partie de l'expérience du voyage.

Tous les passagers au départ (Schengen et Non Schengen) se retrouvent alors dans une même grande place commerciale côté piste comprenant 1 850m² d'espaces publics et bordée de coques commerciales. La création d'une grande zone « Go-to-Gate » au barycentre des 3 zones d'embarquement illustre la nouvelle qualité de service offerte à tous les passagers de l'aéroport de Beauvais : il ne s'agit plus de disperser les passagers dans des espaces d'attente exigus et saturés mais de mutualiser l'espace d'attente pour tous les passagers au départ afin de mieux gérer le trafic à l'échelle de l'aéroport.



Vue d'ambiance zone Go-to-Gate – bâtiment de jonction



Vue d'ambiance zone Go-to-Gate – bâtiment de jonction

Les passagers sont invités à attendre dans cet espace lumineux donnant sur le parvis paysager, L'offre commerciale est principalement constituée de points de restauration (surface totale de 900m²) pour offrir une expérience de type « Food-court ».

L'offre de places assises « classique » et diversifiée prévue dans cet espace s'élève à +/- 400 sièges (hors assises liées aux commerces de restauration).

Un salon VIP de 200m² vient compléter l'offre d'attente.

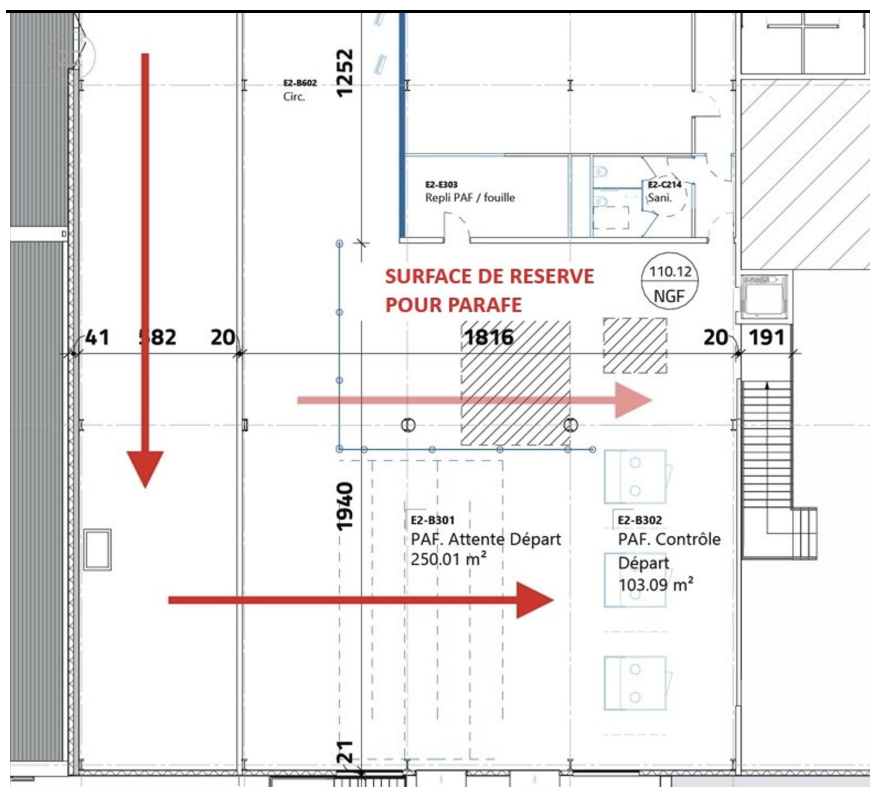
Les passagers sont informés au bon moment du positionnement de leur porte d'embarquement afin de leur laisser le temps de la rejoindre sans stress mais aussi sans avance inutile.

Les passagers au départ sont alors orientés vers l'une des 3 grandes zones d'embarquement :

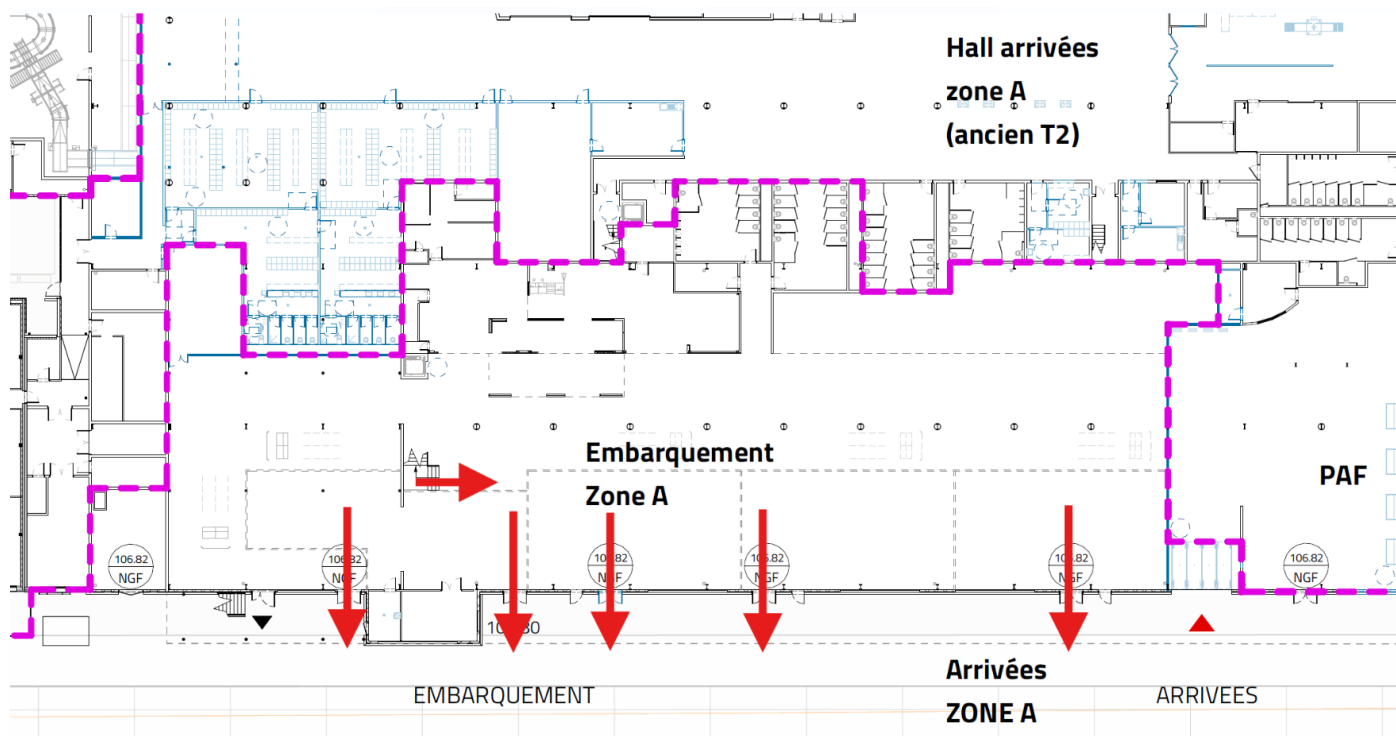
- **Zone A : embarquement des vols Non Schengen dans le Terminal 2 existant.**

Depuis le Go-to-gate, les passagers descendent vers un niveau d'entresol pour rejoindre le terminal T2 existant. Ils accèdent ainsi aux **4 portes d'embarquement** existantes A1, A2, A3, A4 après avoir franchi un contrôle d'émigration comportant de 6 à 8 comptoirs (dont une partie pourra être réalisée sous forme de sas PARAFE (automatique) en fonction des discussions avec la Police Aux Frontières ; des bornes EES seront disposées en amont des files d'attente avant contrôle émigration).

Une 5^{ème} porte d'embarquement A5 est aménagée au RDC de la zone A.



Vue en plan – niveau entresol – accès vers zone A – vols internationaux non SHENGEN

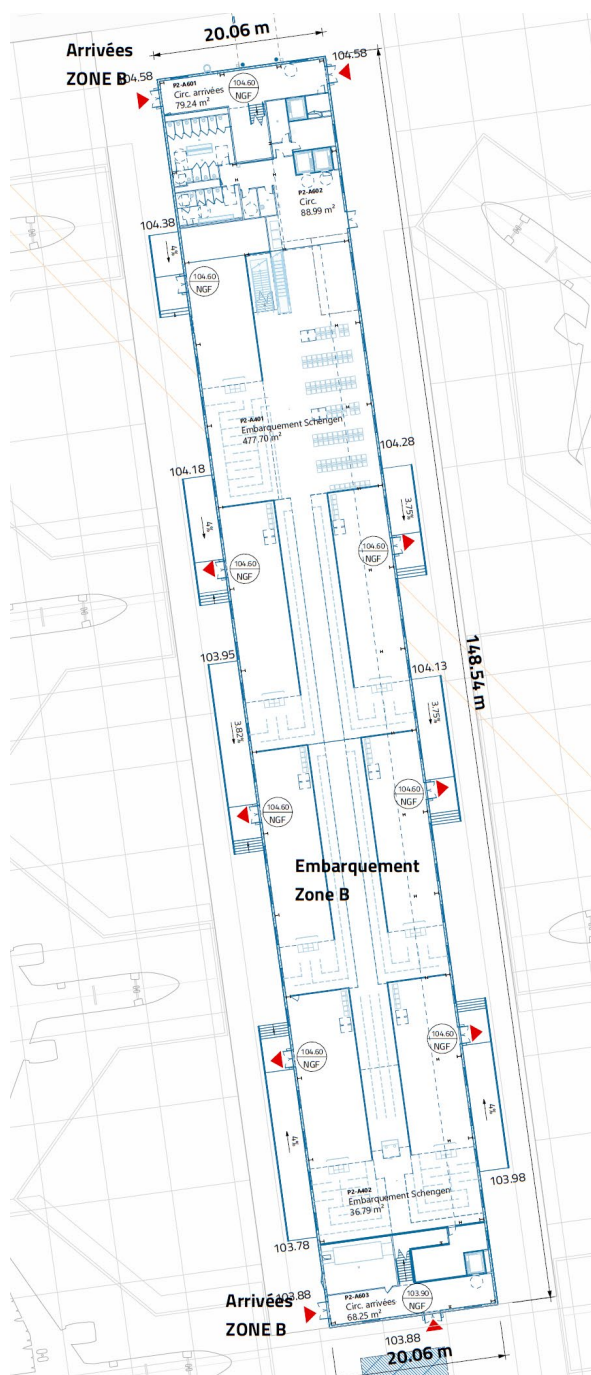


Vue en plan – niveau RDC – zone A (ancien terminal 2) – vols internationaux non SHENGEN

- **Zone B : nouvelle Jetée d'embarquement des vols Schengen** comportant 7 nouvelles portes B1 à B7

Depuis le Go-to-Gate, les passagers empruntent la passerelle de liaison pour accéder au bâtiment de la Jetée.

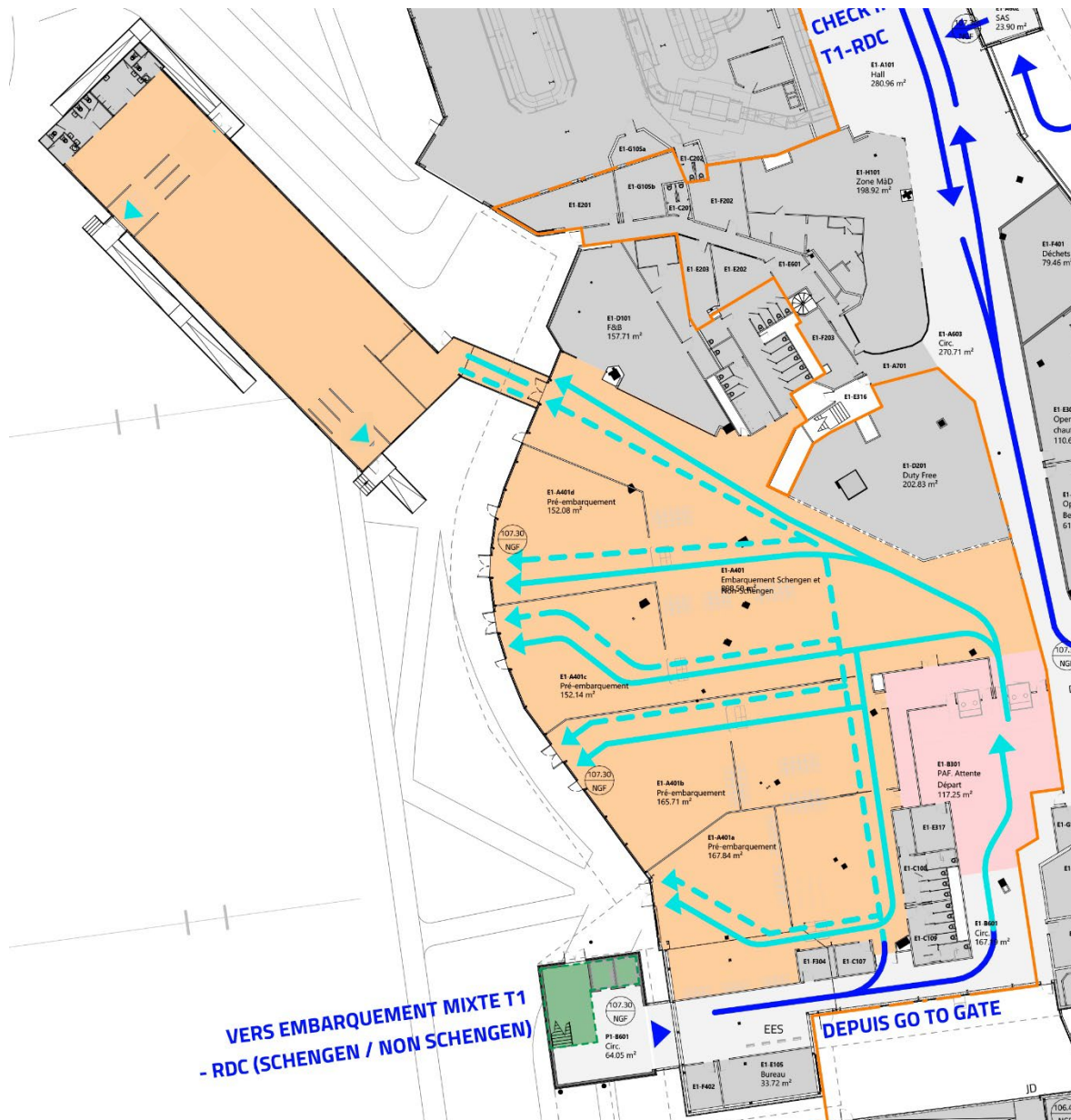
Afin de permettre le contrôle d'émigration sur un vol ciblé Schengen, un double comptoir DPAF est aménagé en amont des 2 portes d'embarquement situées en bout de Jetée.



Plan RDC Embarquement zone B

- **Zone C : embarquement mixte Schengen et Non Schengen dans le terminal 1 existant.** Le terminal 1 est le réservoir de capacité du système total, non utilisé en saison basse, il peut traiter des flux Schengen et Non Schengen suivant les besoins, notamment en période de pointe de trafic. Il répond aussi à la demande de vols changeant de statut à l'aéroport de Beauvais (par exemple les vols Non Schengen à l'arrivée qui repartent vers une destination de l'espace Schengen). Les passagers empruntent la passerelle de liaison pour accéder à la zone C dite « flexible » qui dessert au total 6 portes de C1 à C6. La salle d'embarquement modulaire existante est conservée.

Les ascenseurs et escalier ont donc été déplacés, dans la continuité de l'axe de la passerelle au droit de l'extension du T1 et permettent une connexion facilitée au bâtiment T1 existant.



Plan RDC Embarquement zone C

Au sein de la zone C, les flux de départ peuvent être séparés en 2 flux distincts avant de rentrer dans la salle :

- flux pour l'embarquement Schengen sur 1, 2 ou 6 portes.
- flux pour l'embarquement Hors Schengen sur 4, 5 ou 6 portes, après passage par le contrôle d'émigration comportant 4 comptoirs.

La mise en place d'un système de « by-pass » au niveau de la zone d'émigration permet également le contrôle de vols « ciblés » Schengen par la Police Aux Frontières.

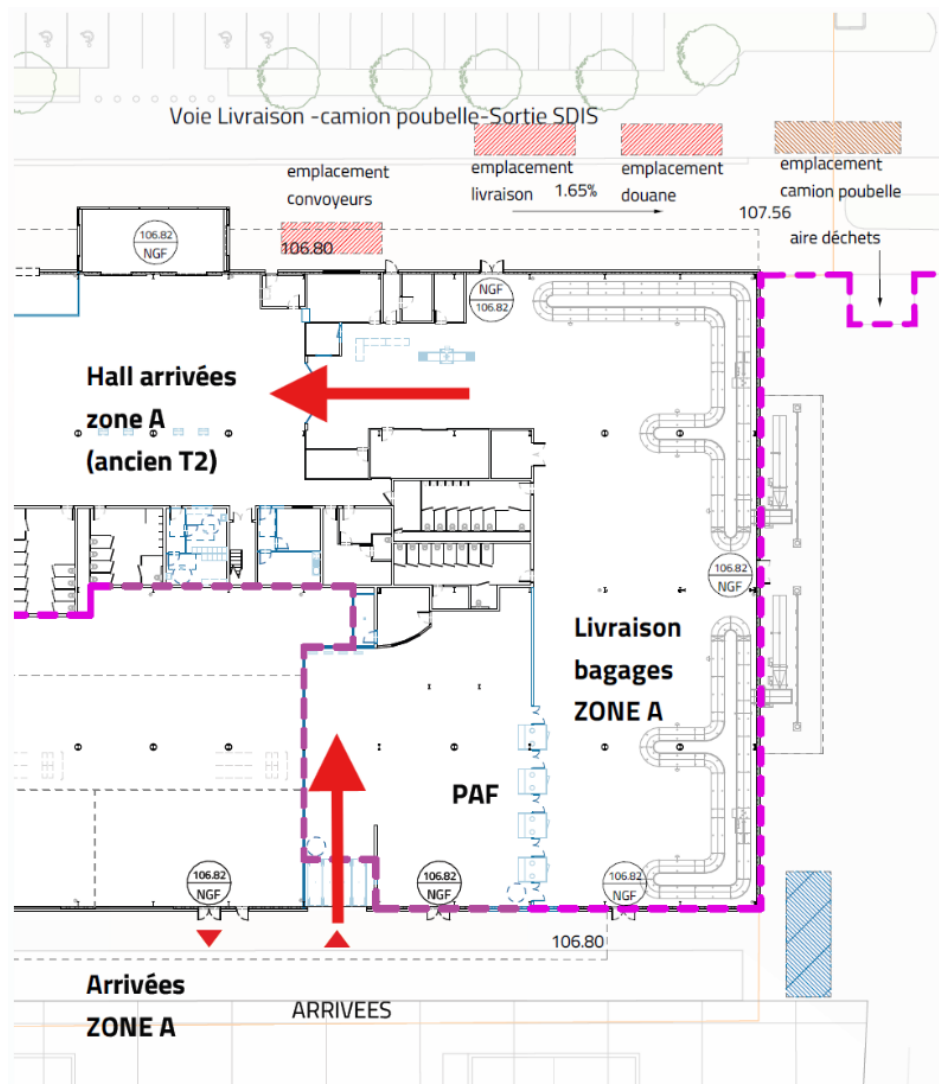
6.2 FLUX PASSAGER ARRIVEE

Le flux à l'arrivée suit la même logique de recomposition des fonctions autour du bâtiment Jonction tout en augmentant la capacité, la qualité de service et la flexibilité opérationnelle.

Les passagers à l'arrivée de la Zone A (Terminal 2) représentent l'essentiel du flux Non Schengen. Ils entrent par un hall d'immigration avec 12 comptoirs. La salle de livraison des bagages du terminal 2 reste inchangée avec 2 deux grands tapis et une superficie de 960m².

En sortie de salle des bagages, la zone de contrôle de douanes est réaménagée selon les besoins des services des douanes avec hiérarchisation de flux distincts « vert » et « rouge », emplacement pour X-ray et tables de fouille, aménagement d'un local de fouille et d'un local de repli pour les services.

La sortie des passagers passe par le hall public du terminal 2 existant, avec un lien direct vers le bâtiment Jonction.



Plan RDC zone A – arrivées et salle de livraison bagages

Les passagers de la zone B rejoignent l'un des 2 halls d'arrivée situés en pignon du bâtiment Jetée. Les passagers en bout de Jetée empruntent une coursi ve au niveau entresol qui surplombe la salle d'embarquement. L'aménagement de 4 comptoirs d'immigration permet un éventuel contrôle d'immigration avant de rejoindre la passerelle de liaison menant à la salle de livraison bagages.

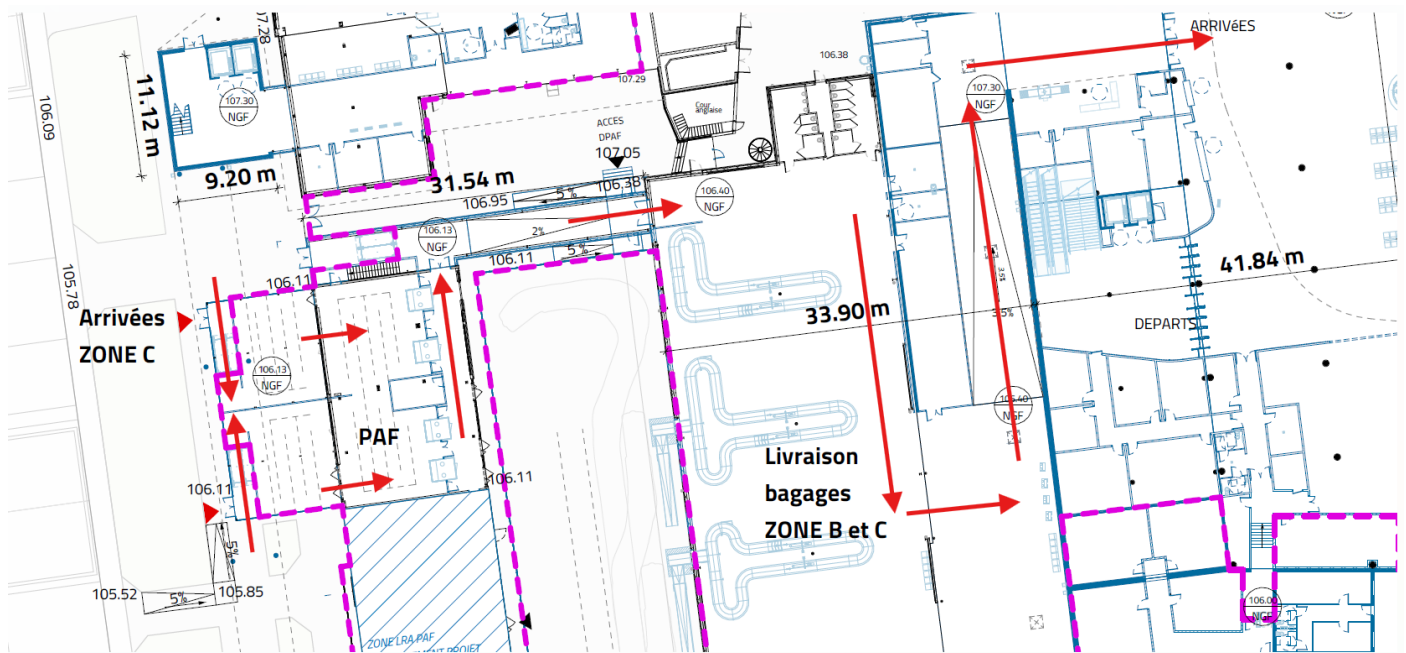
Cette galerie de débarquement permet d'éviter des croisements de flux très perturbants au niveau des pistes ou dans les salles d'embarquement.

La salle de livraison bagages existante récemment construite est agrandie et équipée de 4 tapis, d'un nouveau bloc sanitaire et de locaux de stockage de bagages.

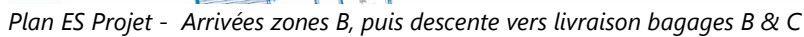
Les passagers de la zone C sont invités à se rendre dans le bâtiment Saint-Exupéry afin de passer par une nouvelle salle de contrôle d'immigration qui répond aux besoins de surface du flux arrivée. Elle est équipée de 8 comptoirs ainsi que d'une zone pouvant recevoir des bornes EES et parafes.

Une nouvelle galerie de liaison permet de rejoindre la salle de livraison bagages après avoir franchi le contrôle.

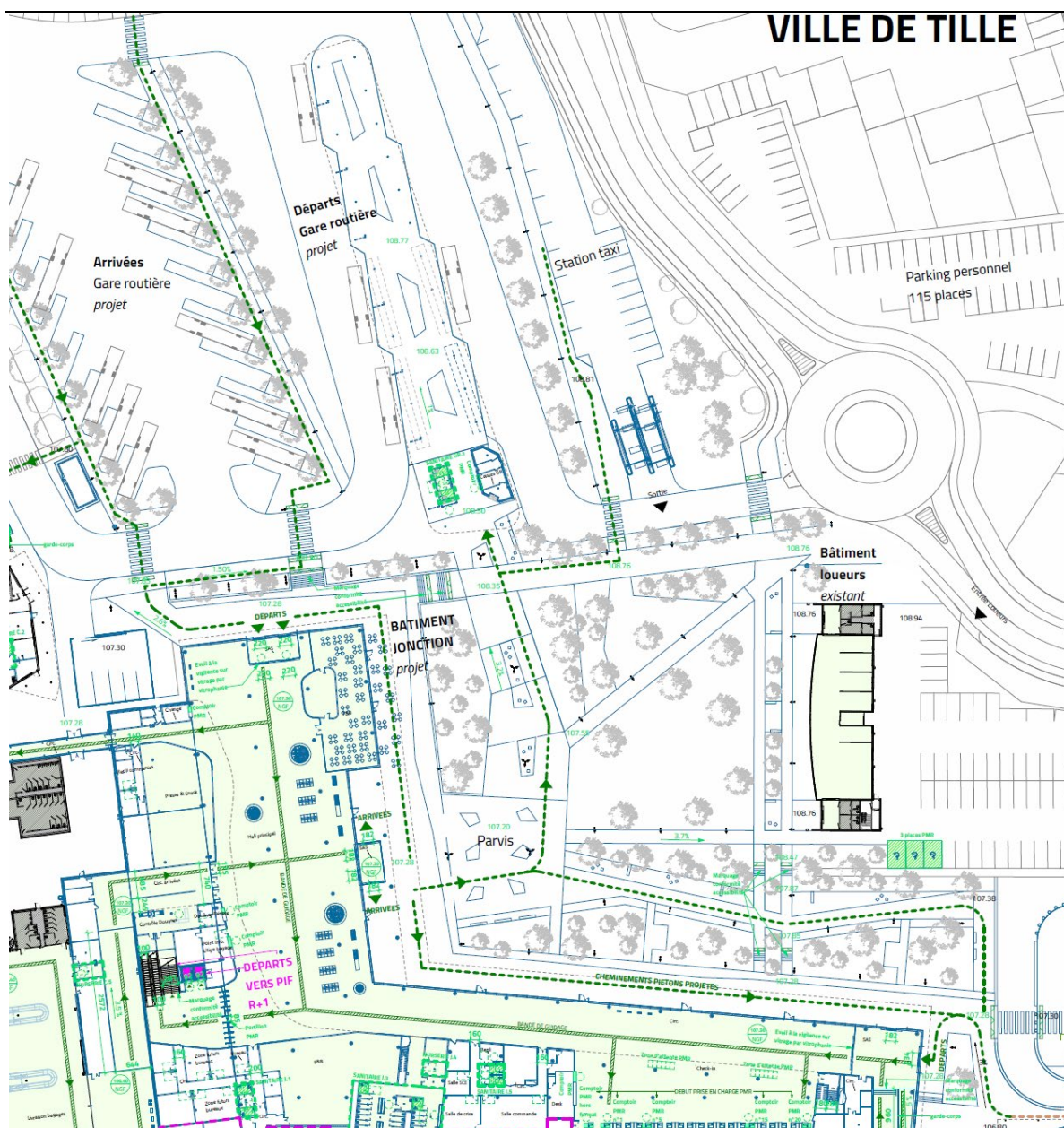
Le flux des véhicules de livraison des bagages passe côté Est entre le bâtiment Saint-Exupéry et la salle de livraison, ce qui permet d'éviter les croisements de flux perturbants entre passagers et véhicules.



Plan RDC Projet - Arrivées zones C, puis livraison bagages B & C



Page 26 sur 38

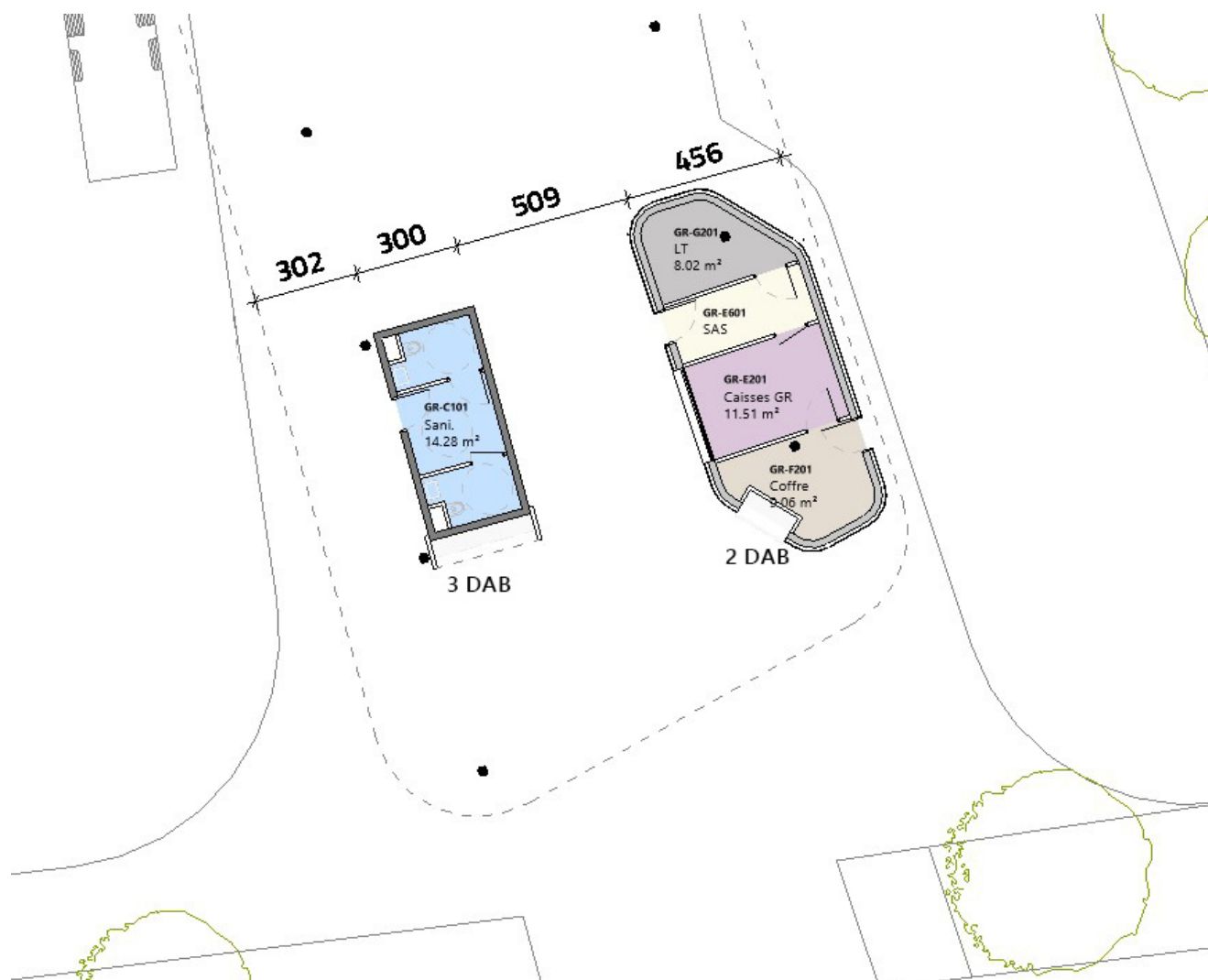


Plan RDC gare routière



Vue du auvent de la gare routière, abritant les quais de départ

Deux édicules situés sous l'auvent abritent les caisses de billetterie, des distributeurs automatiques de tickets, des sanitaires publics, ainsi qu'un local coffre.



Vue du auvent de la gare routière, abritant les quais de départ

6.4 FLUX LOGISTIQUE

6.4.1 Bagages

Les équipements du BHS du terminal 1 existant sont conservés. Le mode de circulation des véhicules reste inchangé.

Les équipements du BHS du terminal 2 existant sont étendus. Le mode de circulation des véhicules reste inchangé.

Le parcours des véhicules de livraison des bagages du terminal 2 existant / future zone A est inchangé.

Le parcours des véhicules de livraison des bagages des zones B / C est modifié : les véhicules transitent entre le bâtiment Saint-Exupéry et la salle de Livraison bagages par l'Est et non plus par l'Ouest. Les éventuels croisements de flux problématiques entre passagers à l'arrivée et véhicules de livraison sont ainsi supprimés.

6.4.2 Livraisons

Côté Ville :

Afin de desservir l'actuel terminal 1 et l'aile Ouest du bâtiment Jonction, le stationnement temporaire pour les livraisons / maintenance est situé sur la voie le long de la façade du T1 existant.

Afin de desservir l'actuel terminal 2 et l'aile Est du bâtiment Jonction, le stationnement temporaire pour les livraisons / maintenance est situé le long de la voie de desserte donnant sur la façade du terminal 2 existant.

Côté Piste :

Une fois passé le PARIF près du bâtiment CTL, les véhicules de livraison / maintenance peuvent accéder jusqu'à la façade arrière du bâtiment Jonction pour rejoindre la zone logistique et technique au RDC et livrer les commerces du « Go-to-Gate » à l'étage.

6.4.3 Déchets

Côté Ville :

L'emplacement extérieur de stockage des déchets situé côté Terminal 1 est déplacé dans un local fermé de 75m², ventilé mécaniquement, et donnant sur la voie de circulation. Un emplacement pour stationnement du véhicule de collecte est prévu au droit de ce local.

L'enclos extérieur de stockage existant côté terminal 2 est conservé.

Côté Piste :

Les différents emplacements de stockage extérieurs sont conservés. Un nouvel emplacement extérieur est prévu, clôturé et d'une emprise au sol suffisante pour accueillir les containers servant à l'activité du « Go-to-Gate ». Un local de stockage déchets « tampon » de 40m² (ventilé mécaniquement) est situé au RDC du nouveau bâtiment, dans la zone logistique et en face du monte-charge.

Un local déchets a été prévu également dans le bâtiment de jonction, côté piste.

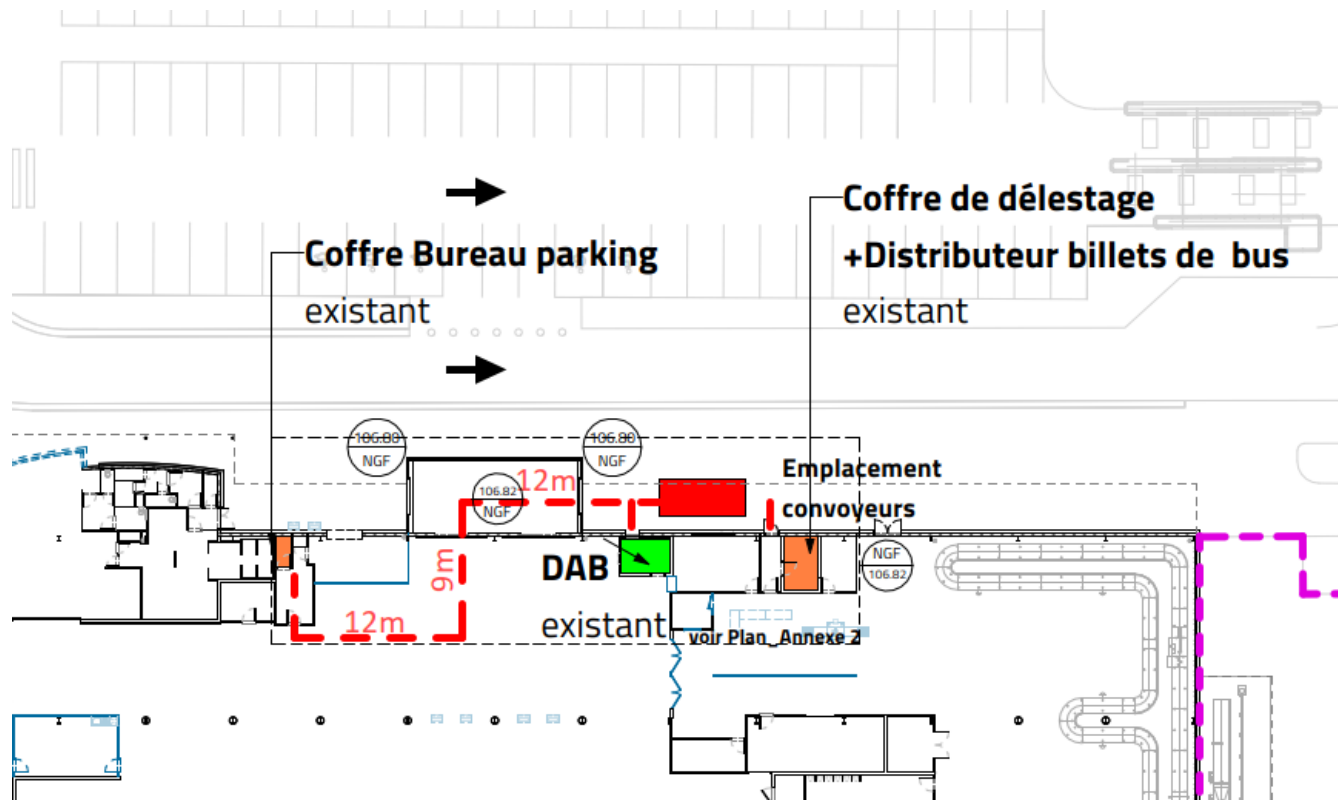
6.4.4 Transports de fonds

Aux abords de l'actuel T2

Le bâtiment T2 abrite 2 coffres et 1 distributeur automatique de billet (automate bancaire), qui sont maintenus en place et en activité dans le cadre du projet de modernisation de l'aéroport :

- Le local abritant le coffre pour les recettes des distributeurs de billets de bus placés sur le parcours des arrivées - Zone A, pourra être équipé d'un coffre de délestage afin de faciliter les interventions des prestataires de convoyage de fonds sur l'ensemble du site. Ce local bénéficie d'un accès direct sur l'extérieur.
- Le local abritant l'actuel coffre du Desk compagnies est réattribué à l'activité du Bureau parking. Les conditions d'intervention restent inchangées par rapport à l'existant.

- L'activité et l'emplacement du DAB/automate bancaire restent inchangés, ainsi que les conditions d'intervention.



Coffres et DAB existants et conservés dans le bâtiment T2

Aux abords de l'actuel T1

Le coffre associé à l'activité du Desk compagnie existant est conservé.

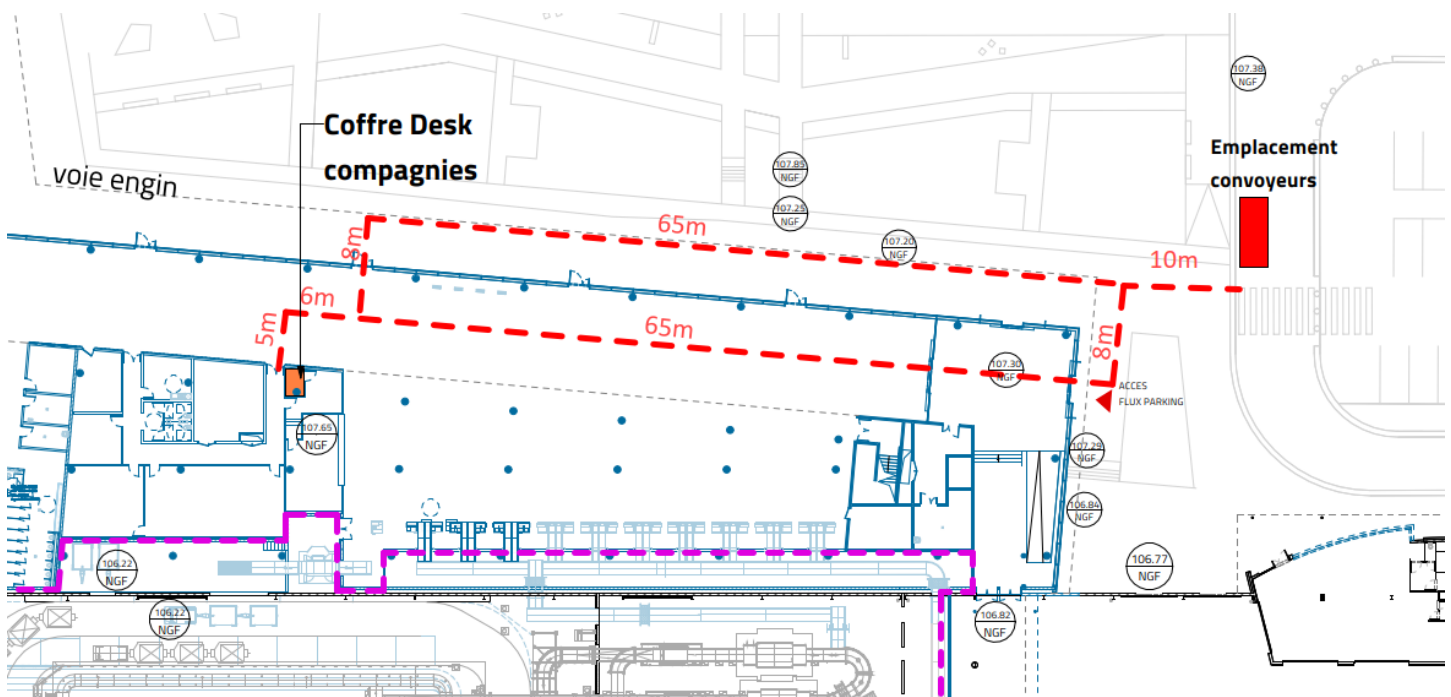
Les modalités de collecte, et convoyages restent inchangés par rapport aux conditions actuelles.

L'automate bancaire situé dans le T1 est déplacé dans le nouveau bâtiment Jonction.

Bâtiment Jonction

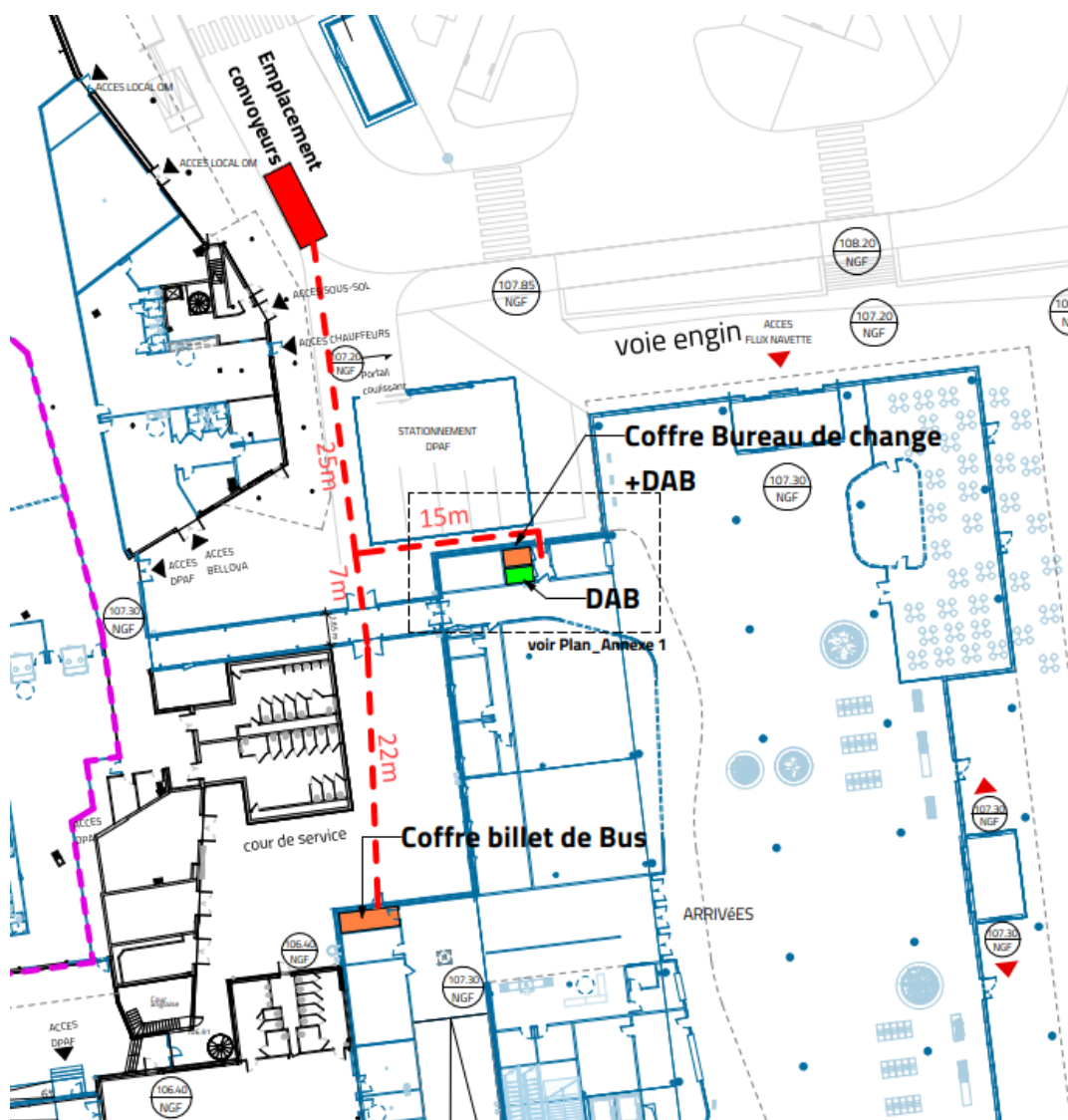
Le bâtiment Jonction accueille au RDC 3 coffres et 1 DAB/automate bancaire :

- Le Desk compagnie (actuellement situé dans le bâtiment T2) est relocalisé dans le nouveau bâtiment Jonction, au plus près des comptoirs d'enregistrement.
Le coffre lié à l'activité du Desk est à présent situé au cœur du bâtiment. Le parcours intérieur et/ou extérieur jusqu'à l'emplacement du véhicule de transport de fonds est placé sous contrôle de caméras de surveillance.



Coffre du Desk compagnies à créer dans le nouveau bâtiment Jonction

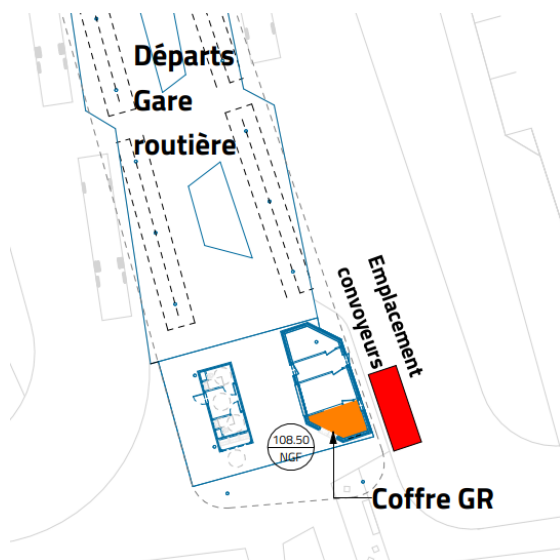
- En sortie de la Salle de Livraison Bagages des Zones B et C, le local coffre lié aux distributeurs de billet de bus est situé en façade et donne sur la cour de service, non accessible au public. L'accès jusqu'au local se fait via la traversée de la galerie de liaison entre Bâtiment Jonction et bâtiment existant T1 (portes d'accès contrôlées).
- Le local coffre associé à l'activité du Bureau de change bénéficie d'un accès direct depuis l'extérieur du bâtiment.
- Le local du DAB/ automate bancaire bénéficie d'un accès direct depuis l'extérieur.
- Les parcours intérieurs et extérieurs depuis les coffres et DAB jusqu'à l'emplacement du véhicule de transport de fonds sont placés sous contrôle de caméras de surveillance.



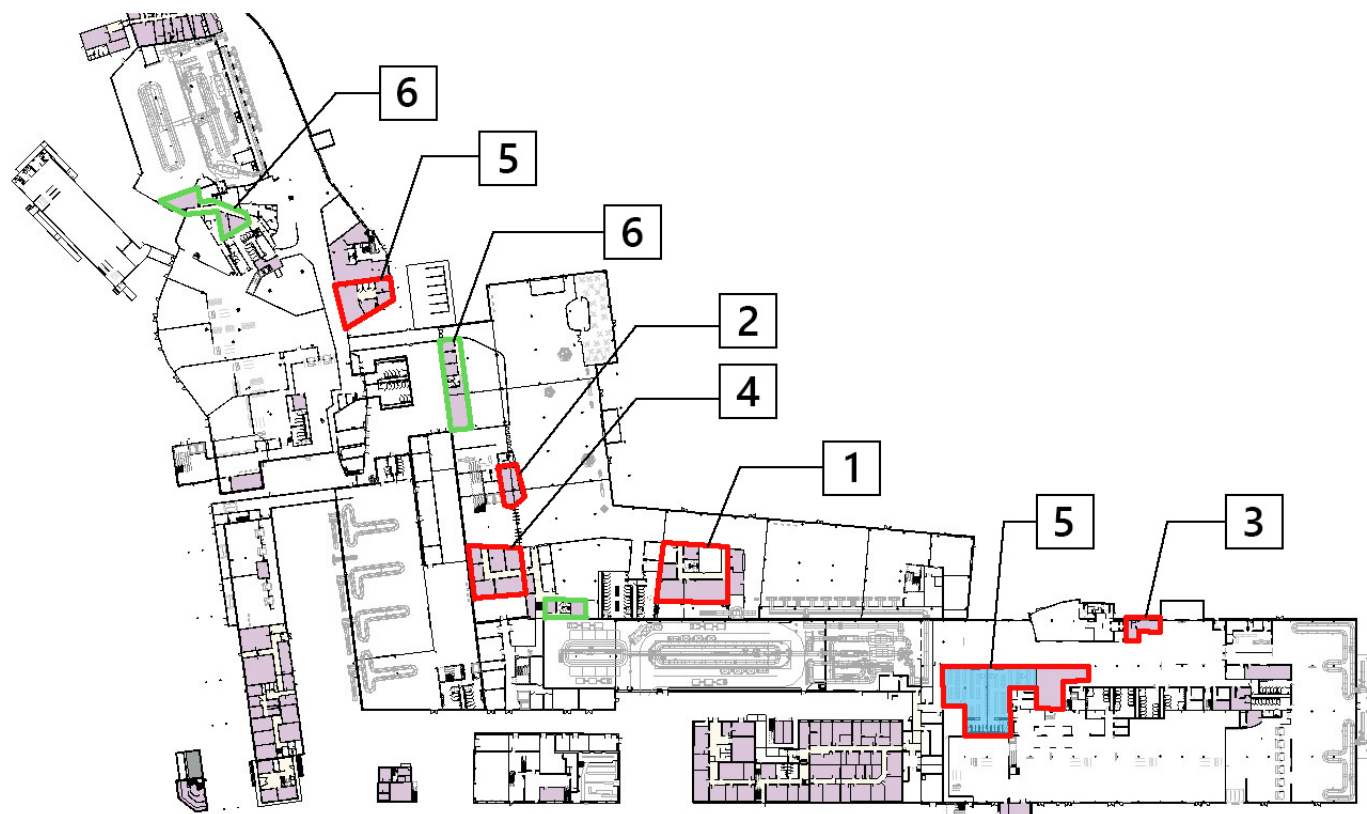
Coffres et DAB à créer dans le nouveau bâtiment Jonction

Gare routière

Le coffre de la gare routière est situé dans le local attenant aux caisses. Il bénéficie d'un accès direct sur l'extérieur, au plus près de l'emplacement dédié au véhicule de transport de fonds.

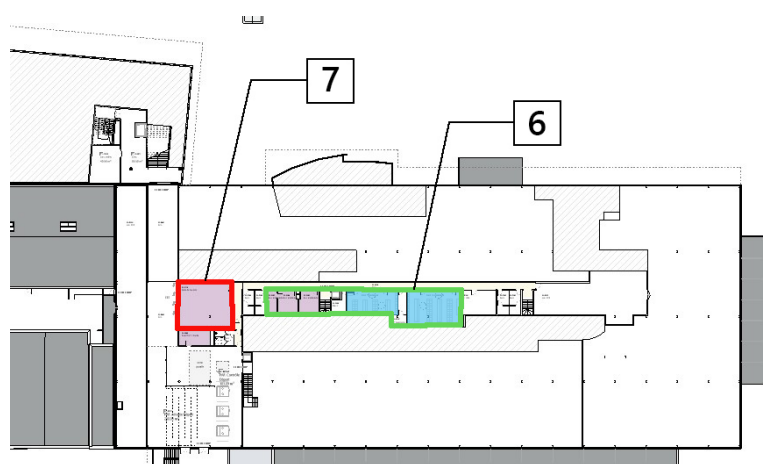


6.5 LOCAUX TERTIAIRES



Repérage locaux tertiaires RDC

- 1 : AOCC
- 2 : Local Point Information
- 3 : Local Guichet Parking
- 4 : Salle SMABT / bureaux
- 5 : Locaux vestiaires / repli personnel concessionnaire
- 6 : Locaux vestiaires / repli / bureaux prestataires extérieurs
- 7 : Salle de réunion

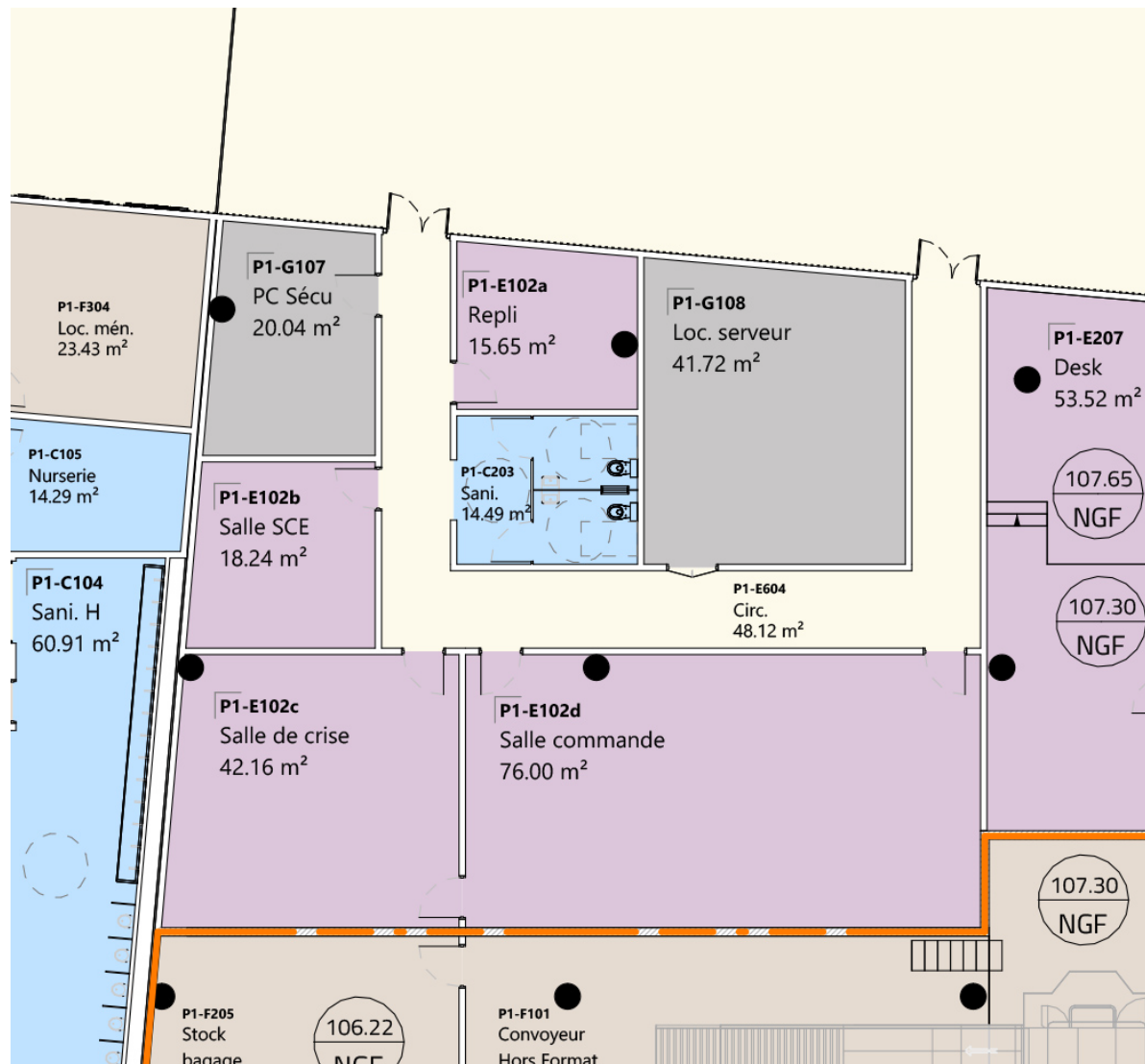


Repérage locaux tertiaires Entresol

6.5.1 Centre de commande des opérations

Le centre de commande des opérations est situé au RDC du bâtiment Jonction, en position centrale entre le grand hall public et la zone d'enregistrement.

Il comprend : une salle de commande d'une superficie de 76m² et une salle de crise attenante de 42m², une salle technique abritant les serveurs informatiques, une salle d'accueil des services de l'Etat, ainsi qu'une salle de repli pour le personnel et un bloc sanitaire de proximité (soit en surface utile totale de 200m²).



Plan AOC

6.5.2 Point information

Le point information est placé au centre du hall public, visible depuis les différents parcours, départ comme arrivée.

6.5.3 Guichet parking

Le guichet parking est réaménagé dans le terminal 2 existant (sur l'emprise de l'actuel desk), placé en interface avec l'extérieur. Les guichets sont aménagés en façade pour permettre l'échange avec les utilisateurs venant des parkings, de la dépose minute.

6.5.4 Maison du Développement durable

Le petit bâtiment abritant la maison du développement durable est démoli pour laisser le passage aux engins côté piste. Nous proposons de replacer les locaux du DGAC au RDC du nouveau bâtiment Jonction.

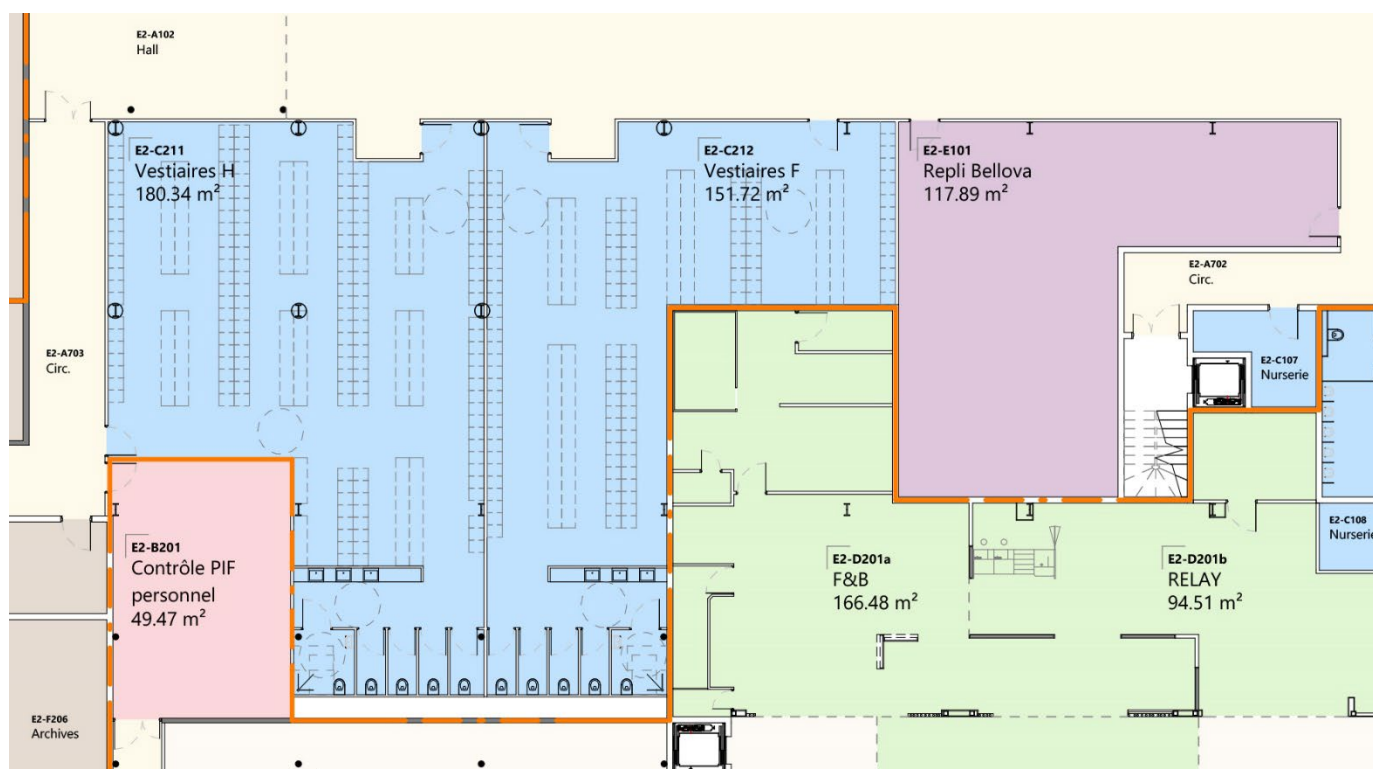
6.5.5 Locaux du personnel

Le bâtiment Saint-Exupéry accueille aujourd'hui 3 grandes familles de fonctions : salle couverte pour file d'attente avant passage contrôle immigration, locaux du personnel / stockage et locaux de la DPAF.

Le positionnement de la salle de contrôle d'immigration dans le bâtiment Saint-Exupéry, en amont de la salle de livraison bagages agrandie, induit une réorganisation des locaux existants.

Ainsi, les vestiaires pour le personnel du concessionnaire sont replacés au RDC de l'actuel bâtiment du terminal 2, à proximité du PIF personnel. Ces locaux sont équipés de blocs douches et sanitaires.

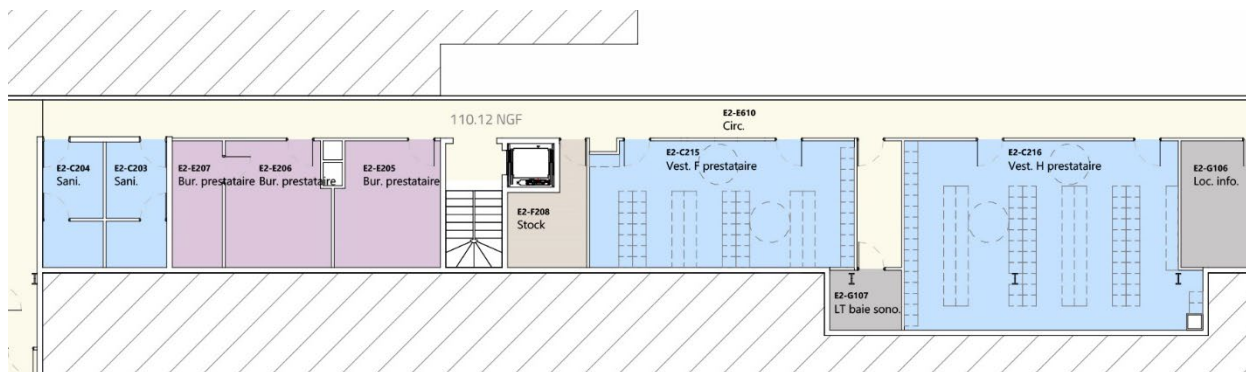
Une salle de repli / repos du personnel est placée à proximité. Cette salle de 120 m² sera éclairée en second jour.



Locaux du personnel au RDC terminal T2

Une deuxième grande salle de repli dédiée au personnel du concessionnaire est aménagée dans le bâtiment existant du terminal 1.

Des locaux du personnel (vestiaires, repli) des différents prestataires extérieurs viennent occuper le niveau mezzanine/entresol réaménagé du terminal T2.



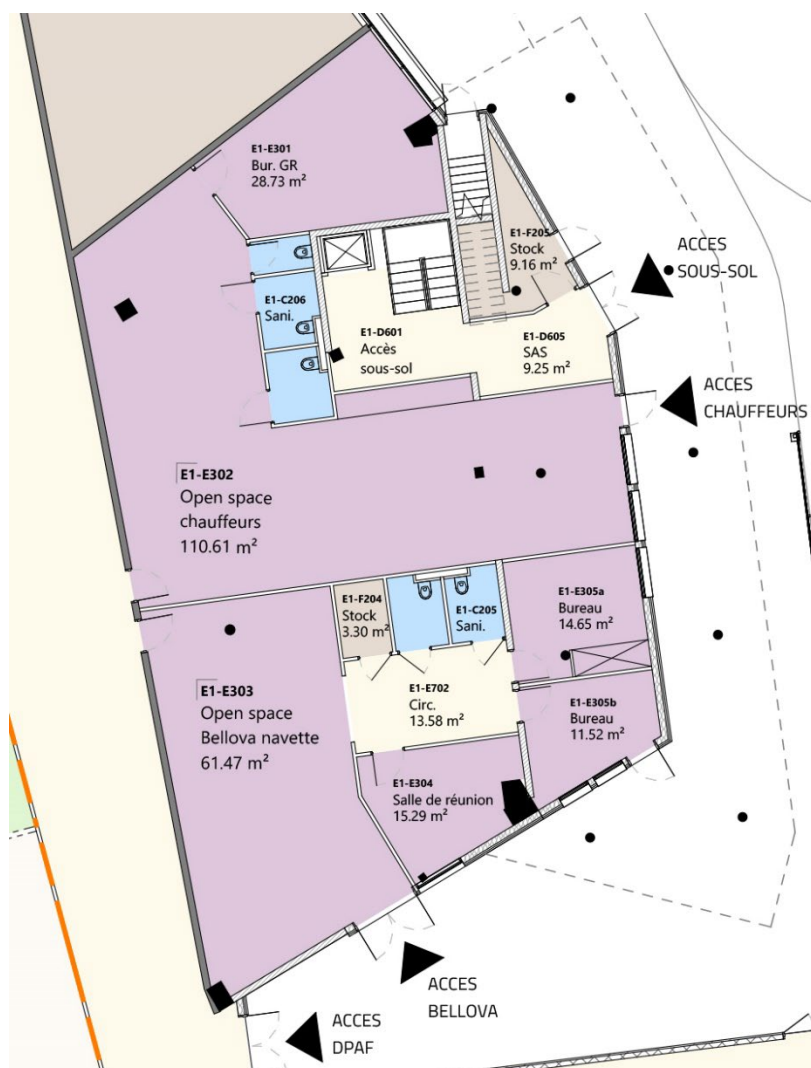
Locaux du personnel au niveau entresol du terminal T2

Les locaux des prestataires de sûreté de la zone de PIF sont situés au RDC du bâtiment Jonction, à l'emplacement libre dégagé par la suppression d'un des points de monté à la salle de PIF.

6.5.6 Locaux chauffeurs navette

Le bâtiment des chauffeurs situé sur l'actuelle emprise de la gare routière est démoli.

Cette fonction est replacée dans des locaux réaménagés du terminal 1, au plus proche de la nouvelle gare routière.



Locaux des chauffeurs au RDC terminal T1, jouxtant la salle de repli du concessionnaire

7 SÛRETE

7.1 SÛRETE CÔTE VILLE

La zone côté ville comprend toutes les installations où le public peut pénétrer sans posséder de titre spécial d'accès, mais aussi des zones à accès réglementé (ZSAR). Toutes les parties du côté ville ne seront donc pas nécessairement librement accessibles au public. En effet, le côté ville comportera :

- Des parties dont l'accès sera libre (halls, restaurants, zones commerciales publiques, sanitaires).
- Des parties dont l'accès sera réglementé (bureaux, locaux techniques, etc....).
- Des parties soumises à un droit d'occupation privative (bureaux compagnies, etc....).
- Des zones à accès réglementé (ZSAR) dont l'accès et les conditions de circulations seront réglementés (salle de livraison bagages par exemple)

Bien qu'étant une zone publique, le côté ville devra également bénéficier d'une attention particulière au niveau de la sûreté. Les mesures suivantes seront implémentées afin d'assurer un niveau de sûreté suffisante côté ville :

- Restreindre au maximum l'accès des véhicules directement devant les façades du front d'aérogare.
- Prévoir de la vidéo surveillance au niveau des accès véhicules.
- Mettre en place des contrôles d'accès : Les accès aux locaux techniques et aux bureaux seront contrôlés grâce à un système de contrôle d'accès. Seules les personnes dûment autorisées et en possession d'un badge d'accès nominatif pourront accéder à ces espaces.
- Le point d'accès pour **la DPAF**
Compte tenu du positionnement du bâtiment de liaison, la DPAF, logée dans le bâtiment Saint Exupéry, voit son accès coté Ville modifié. Une zone de stationnement clôturée et sécurisée est placée au plus près de la nouvelle entrée dédiée aux services de la PAF dans le terminal T1. Un nouveau couloir de liaison avec contrôle d'accès est créé dans le bâtiment existant. Les agents et les usagers sont dirigés vers le pignon du bâtiment Saint-Exupéry, longent la salle de contrôle d'immigration pour rejoindre les locaux de la PAF au sein du bâtiment Saint-Exupéry. Ainsi l'ensemble du parcours des agents reste en zone Côté Ville, en interface étroite avec la zone côté piste. Une zone de stationnement dédiée aux véhicules de la DPAF située au pied de l'ancienne tour de contrôle côté piste sera étudiée en phase APD.
- Le point d'accès pour **la BGTA**
Compte tenu du positionnement du bâtiment de liaison, la BGTA voit son accès coté Ville modifié. Au sein du bâtiment Jonction, un couloir de liaison dédié est créé avec la mise en place d'un sas sécurisé doté d'un tourniquet/hachoir. Une fois ce point de contrôle passé, les agents passent côté piste. Les bâtiments, ainsi que les accès routiers côté piste de la BGTA sont conservés. Il n'y a plus d'accès routier coté ville à la BGTA.

7.2 SÛRETE CÔTE PISTES

Afin d'assurer la sûreté dans l'aérogare et côté piste, toutes les personnes accédant à cette zone devront se soumettre à un contrôle de sûreté (excepté les gendarmes en service de la BGTA qui disposent d'une exonération). La sûreté est au cœur du projet et l'aérogare est conçue pour assurer le plus haut niveau de sûreté possible.

En effet, dès la conception, il a été décidé de minimiser le nombre de points d'accès au côté piste dans le terminal. Ainsi notre projet se limite à seulement 3 accès côté piste pour les personnes et 2 accès pour les bagages :

- Le plateau de sûreté **passager** ;

- La mutualisation des lignes de sûreté pour les passagers présente plusieurs avantages. Cela permet de mutualiser les ressources et d'offrir aux passagers de meilleures conditions de contrôle, mais cela permet également de limiter le nombre de points d'accès côté piste et par conséquent d'améliorer le niveau de sûreté.
- Un point unique d'accès sûreté pour **le personnel**
- Un contrôle de sûreté réservé exclusivement au personnel et équipage a été créé dans le Terminal T2.
- **Le PARIF**
- Le PARIF existant situé à l'ouest de la plateforme, installé dans le bâtiment CTL, est conservé.
- Le point d'accès pour les **bagages**
- Le contrôle de sûreté pour les bagages est inchangé. Il est assuré à partir des deux salles de contrôle existantes dans les terminaux T1 et T2, récemment rénovées et mises aux normes Standards 3.
- Les deux IFBS sont équipés des dernières générations de machines de sûreté, conformément à la réglementation, et permettent d'assurer le plus grand niveau de sûreté.
- L'ensemble des passagers accédera au côté piste via la zone de contrôle sûreté mutualisée à l'étage du Terminal.
- Le personnel et les équipages pourront soit utiliser le même contrôle sûreté que les passagers, soit utiliser le contrôle personnel créé dans le Terminal T2.
- Une fois côté piste, les passagers n'auront plus de contact avec le côté ville. Cette étanchéité assurée par la configuration du bâtiment permettra de garantir le statut sûr de ces passagers. De même, les flux départs et arrivées seront séparés. Dans le cas d'une arrivée en provenance d'un pays non sûr, cette séparation permettra de garantir le niveau de sûreté dont bénéficient les passagers au départ.
- En ce qui concerne le contrôle sûreté des **marchandises** pour les commerces, deux possibilités sont offertes :
 - Utilisation du nouveau PIF personnel.
 - Utilisation du PARIF
- Une entrée spécifique pour les marchandises avec monte-charge pour accéder aux étages a été prévue à proximité de l'IFBS du terminal T2.