

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
060-200005445-20251020-2025-10-20-02-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 21/10/2025
Publication : 21/10/2025
Pour l'autorité compétente par délégation



AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

HORIZON 2030
Projet de modernisation



Point Modifications Projet / PPI
20/10/2025

Comité Syndical
du SMABT

SYNTHESE DES MODIFICATIONS DE PROJET IMPACTANT LE PPI

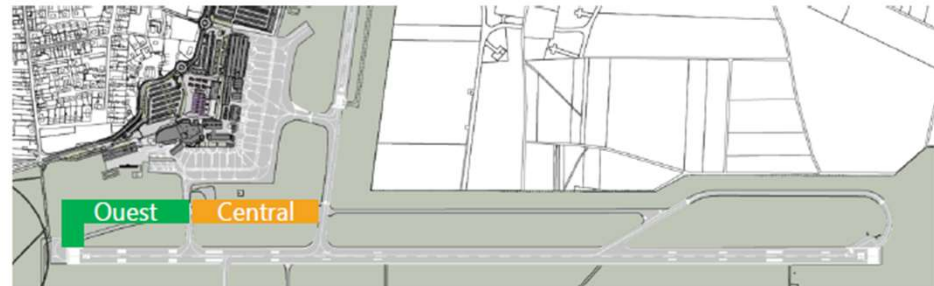
Nature des travaux impactés par la modification (selon annexe 7 du CC)	Fiche de Modification de Programme	Justification	Impact coût d'études approfondies	Impact coût du développement des études	Impact coût des travaux	Impact Délai	Impact financier global
Création d'un taxiway parallèle au seuil 12	Report du taxiway seuil 12	Le candidat avait proposé ce prolongement pour des raisons d'atteinte de capacité du projet, qui n'ont pas été démontrées comme nécessaires lors des premières simulations de l'APS. Ce report à une phase 2 constitue une piste d'économie substantielle pour financer les évolutions indispensables du projet phase 1	-	460 531,00 €	- 5 002 003,00 €	aucun	- 5 462 534,00 €
Extension du nombre de postes avions côté piste	Doublement du taxiway Novembre	Lors des échanges APS avec le SNA et la DSAC, solution mise en avant pour répondre aux besoins de fluidifier la circulation sur l'aire de trafic, au détriment de 2 postes avions non indispensables en phase 1		95 216,10 €	359 902,37 €	aucun	455 118,47 €
Modification des voies de desserte de l'aire de trafic	Maintien de la piste 04-22	Les réflexions en phase APS avec le SNA et la DSAC, mais aussi avec les aéroclubs ont permis de considérer que le maintien de la piste 04/22 était possible, moyennant juste une diminution de 28 m au profit du réagencement de l'aire de trafic		120 000,00 €	-	aucun	120 000,00 €
Création d'un parking de voitures de 2500 places remplaçant et complétant les parkings existants	Agrandissement des Parking & optimisation du coût de la construction	Ajout de surfaces pour atteindre le nombre de places supplémentaires. Le GCC n'a pas tenu compte de la zone de délestage de 1300 places déjà exploitée, l'ajout de 2488 places estimé au P5 par le Groupement doit se faire sans tenir compte de cette zone.		254 101,40 €	1 771 604,20 €	aucun	2 025 705,60 €
Centrale énergie	Réseau de Chaleur Urbaine	L'agglomération du Beauvaisis développe un réseau de chaleur urbaine et l'aéroport de Beauvais Tille doit préparer les mesures conservatoires pour ce raccordement qui permettra de répondre favorablement aux ambitions environnementales	12 929,52 €	45 405,51 €	À préciser à la désignation du délégataire	a vérifier avec délégataire RCU	58 335,03 €
TOTAL							- 2 803 374,91 €

La synthèse des Modifications de Programme donnerait lieu à un avenant en moins-value de 2 803 374,91 € sur le programme d'investissement.

REPORT DU TAXIWAY SEUIL 12

BELLOVA a demandé au Groupement de Conception - Construction mandaté pour la phase 1 d'investissements de supprimer le taxiway de raccordement au seuil 12 de son programme. Il avait été motivé pour atteindre la capacité de 21 mouvements par heures dans l'hypothèse où les vols utilisaient la longueur totale de la piste. En réalité, très peu d'avions remontent au seuil 12 pour décoller et décollent directement de Whisky. L'étude de capacité de la piste avec ces nouvelles conditions de circulation et rappelée ci-dessous a démontré une capacité supérieure aux 21 mouvements attendus sans créer ce taxiway supplémentaire :

Etude de capacité piste



Seuil	Existant	Taxiway Ouest	Taxiway Central	Taxiways Ouest + Central	Existant	Taxiway Parallèle complet
	Avec utilisation de la totalité de la longueur de piste au décollage et atterrissage				Décollage 12 whisky et Atterrissage 30 Novembre	
Capacité QFU 12	18 mvts/h	20 mvts/h	21 mvts/h	25 mvts/h	23 mvts/h	41 mvts/h
Capacité QFU 30	20 mvts/h	25 mvts/h	22 mvts/h	26 mvts/h	26 mvts/h	43 mvts/h

- Nécessité du taxiway central pour améliorer les conditions opérationnelles (délestage taxilane T1)**
- Le taxiway Ouest n'est nécessaire que si décollage au seuil 12**



DOUBLEMENT DU TAXIWAY NOVEMBRE (1/2)

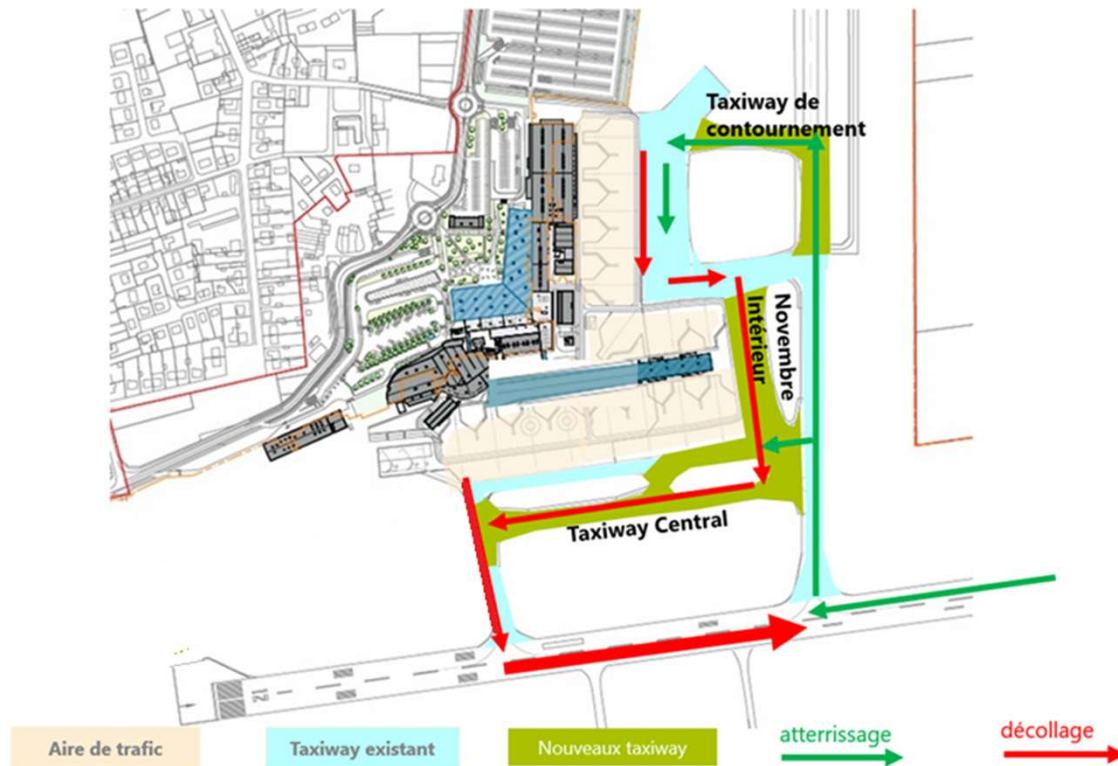
Lors des premiers échanges phase APS avec la DGAC et le SNA, l'opportunité d'un doublement du Taxiway Novembre côté intérieur, a été jugée nécessaire pour des besoins de fluidification de la circulation airside, limitant ainsi les voies double-flux pour les avions et donc les croisements d'avions en lien avec l'augmentation des mouvements.

Ce doublement sur la partie *intérieure* impacte l'emplacement des postes avions, dont le nombre passera de 18 selon le Contrat de CC à 16. Néanmoins, des dispositions conservatoires ont été prises pour que le doublement puisse un jour se faire par l'extérieur dans l'éventualité où les 2 postes avions supplémentaires devenaient indispensables. Ce qui n' a pas été jugé prioritaire au regard de la sécurité des flux lors des échanges avec le SNA et la SDAC.

Cette modification inclut la suppression des 2 alimentations 400Hz et mats d'éclairage correspondants, les modifications nécessaires au balisage et la signalétique nécessaires au nouveau taxiway et croisements créés en compensation de ceux supprimés pour les deux postes. Cette réorganisation s'accompagne également de la pérennisation du taxiway provisoire entre le taxiway central et le parking avion.



DOUBLEMENT DU TAXIWAY NOVEMBRE (2/2) FOCUS SUR LE PROJET AIRSIDE PROJETE



Système de voie de circulation amélioré

- ✓ Un taxiway central reliant les deux taxiways d'accès à la piste principale
- ✓ Doublement du taxiway Novembre
- ✓ Un taxiway de contournement

Toutes les voies utilisées en simple sens car création de boucle de circulation

- ✓ Gestion simplifiée des circulations
- ✓ Moins d'attente pour repoussage aux postes
- ✓ Moins d'avions en attente (arrêt et redémarrage) sur les voies
- ✓ Réduction du temps de roulage de 10 % et donc de GES



MAINTIEN DE LA PISTE 04-22



Le déclassement de la piste 04-22 constituait une hypothèse du groupement lors de l'appel d'offre pour permettre le développement des postes avions mais aussi l'agrandissement des parkings.

BELLOVA a demandé au Groupement de Conception - Construction de vérifier la possibilité de conserver l'activité historique et patrimoniale de l'aviation générale et éviter une recherche de relocalisation.

Le SNA a produit une étude de capacité de la piste 12-30 avec les hypothèses de trafic à horizon 2030 et incluant le report de 100% du trafic de l'aviation générale sur la piste commerciale => cette étude a conclu que la piste 12-30 ne pouvait pas absorber la globalité du trafic à terme.

En revanche, des études de simulations de vols et circulation avec représentation des servitudes de la 04 22 et identification des points d'attente et signalétiques nécessaires ont permis de conclure au maintien possible de la piste 04-22, moyennant sa réduction acceptable de 28m (708 m=> 680 m). Elle servira de taxiway et de piste.

Nota : contrairement à la piste 12-30, la piste 04-22 devra fermer le temps des travaux de la zone concernée.



AGRANDISSEMENT DES PARKINGS

BELLOVA a demandé au Groupement de Conception - Construction d'étudier la possibilité de créer des places de parkings supplémentaires sur le parking P5 et d'intégrer dans le phasage que 1300 places de zone de délestage sont déjà exploitées sur la surface P5 du projet (PM : au global 6474 places prévues au Contrat de CC).

L'interface aéronautique avec la piste 04/22 devra être vérifiée et des propositions faites. La Modification comprend également, pour la globalité du P5, l'optimisation des prestations des finitions du parking pour optimiser les surcoûts (revêtements non bitumés sur les places par exemple)

Bellova étudie en parallèle la création de places supplémentaires au pied de la nouvelle tour de contrôle (P6) ou au Sud du CTL (P7 employés) pour atteindre au global **3400 places complémentaires dont 2900 places passagers et 500 places pour le personnel, par rapport à la capacité actuelle qui inclut déjà 1300 places en zone de délestage**

Enjeux :

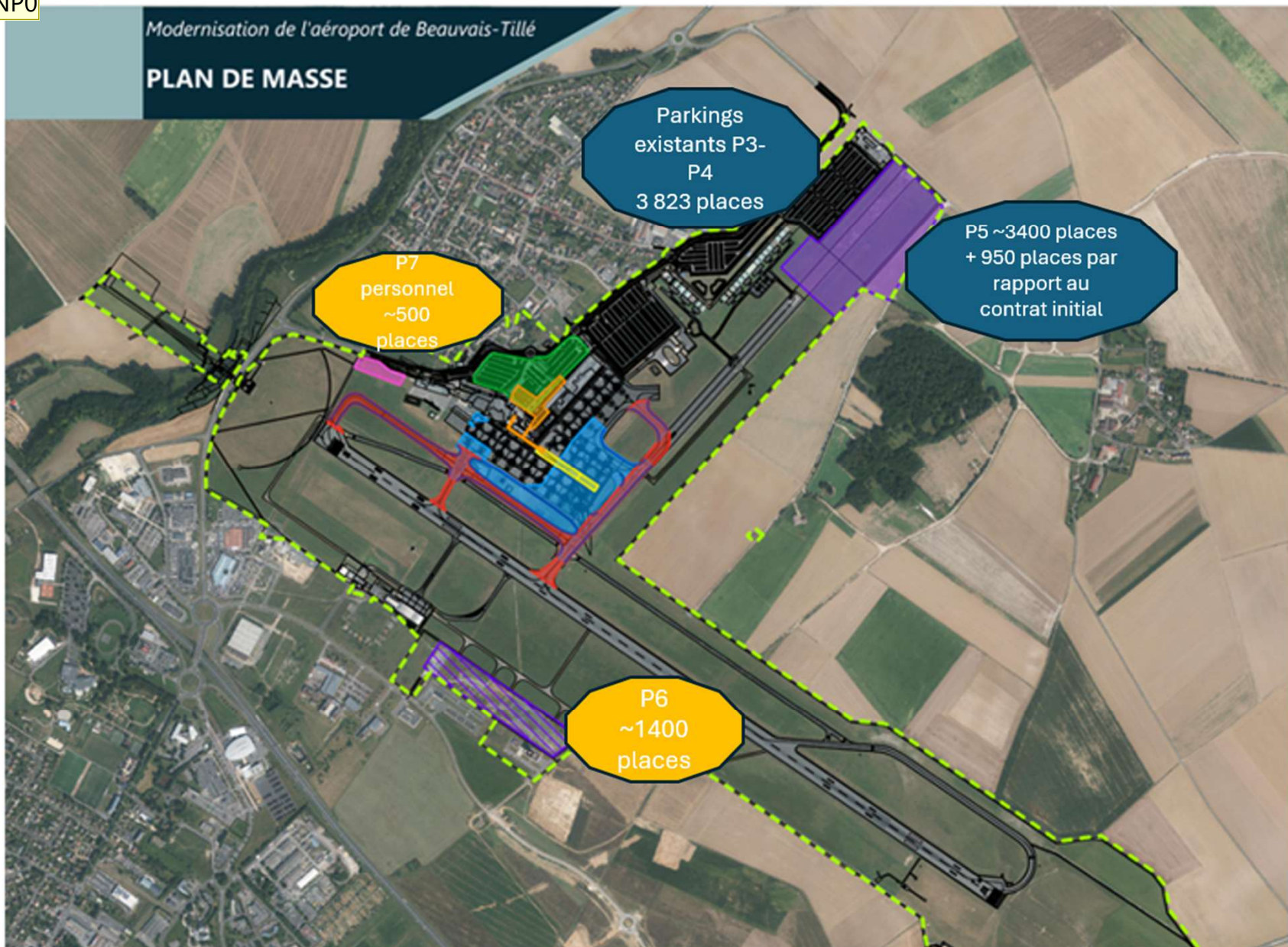
Phasage : réaliser l'ensemble des travaux à iso ressources de parking sur l'aéroport = 5804 PAX, 337 places autres), une fois 500 premières places + 100 places personnel mises en service au démarrage des travaux de la gare routière et du bâtiment de jonction

PSA : la réalisation du parking se conformera à l'évolution du **Plan de Servitudes Aéronautique**, ce qui justifiera un phasage en deux temps pour finaliser la zone de parking actuellement dans la servitude dans un second temps, une fois le PSA actualisé.

Une recherche d'économie dans le mode constructif est prise en compte dans la réalisation des places pour gagner 10% sur le coût de réalisation de cette modification.



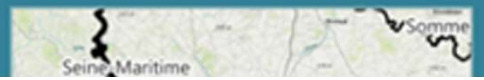
PLAN DE MASSE



Légende

- Aire d'étude immédiate (emprise aéroportuaire)
- Limite communale
- Plan de masse existant
- Plan de masse du projet**
- Construction d'un bâtiment de jonction
- Construction d'une jetée d'embarquement
- Création ou reprise de chaussée aéronautique
- Accotement
- Déplacement de la gare routière et réaménagement
- Création d'un parking VL (P5)
- Création d'un parking VL (P6) (à l'étude)
- Création d'un parking VL (P7)
- Création de taxiway

DM : 83
 Parkings personnels existants : 173
 Readyline et base arrière : 159



Diapositive 8

NPO

initial

PONCIN Nathalie; 2025-10-13T13:16:56.745

RÉSEAU DE CHAUFFAGE URBAIN

Afin d'anticiper la future connexion des terminaux T1, T2 et du bâtiment Jonction au Réseau de Chaleur Urbaine en projet dans l'agglomération, BELLOVA a demandé au Groupement de Conception - Construction les études nécessaires à la mise en œuvre d'une **pré-installation** permettant le raccordement des bâtiments T1, T2 et Jonction au futur Réseau de Chauffage Urbain (RCU).

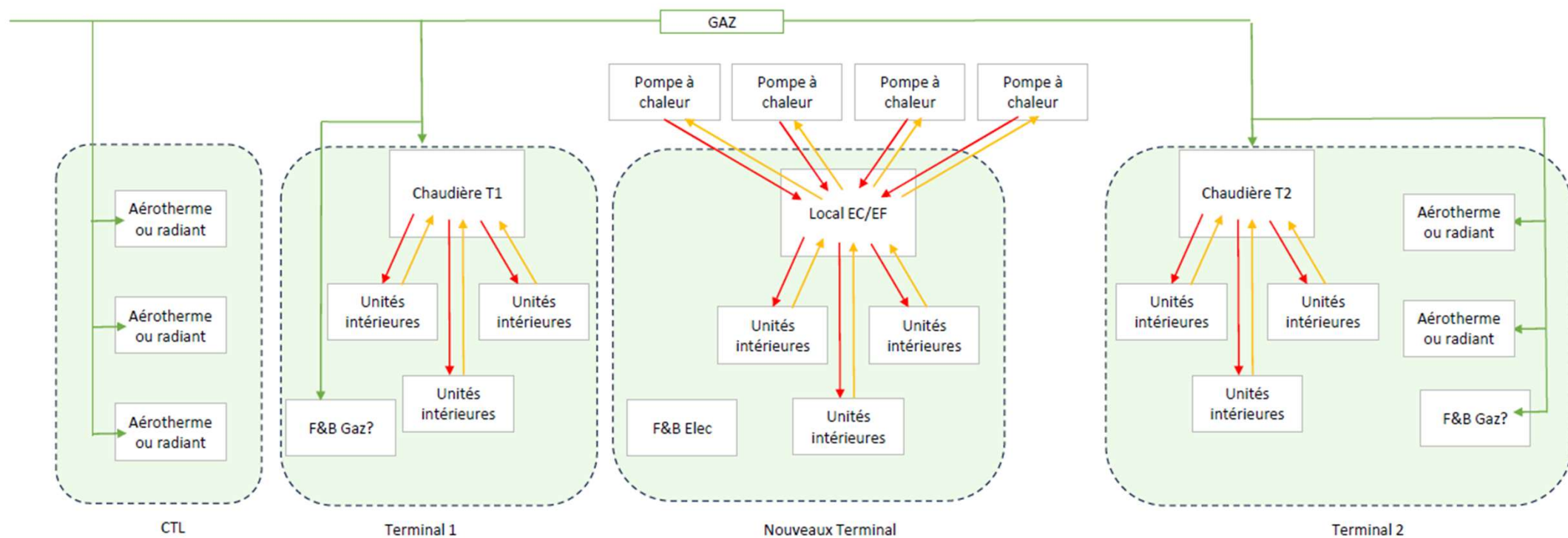
Cette pré-installation comporterait le réseau de distribution entre une future sous-station primaire(hors lot) envisagée près de la future sous station électrique (entre le T1 et la future gare routière) et l'actuelle chaufferie du T1, ainsi que la liaison avec le bâtiment Jonction et la chaufferie du T2

La présente FDM devra donner lieu à un chiffrage ultérieur des travaux correspondants, affiné lors des échanges avec le délégataire désigné. Les travaux envisagés à date consisteraient à :

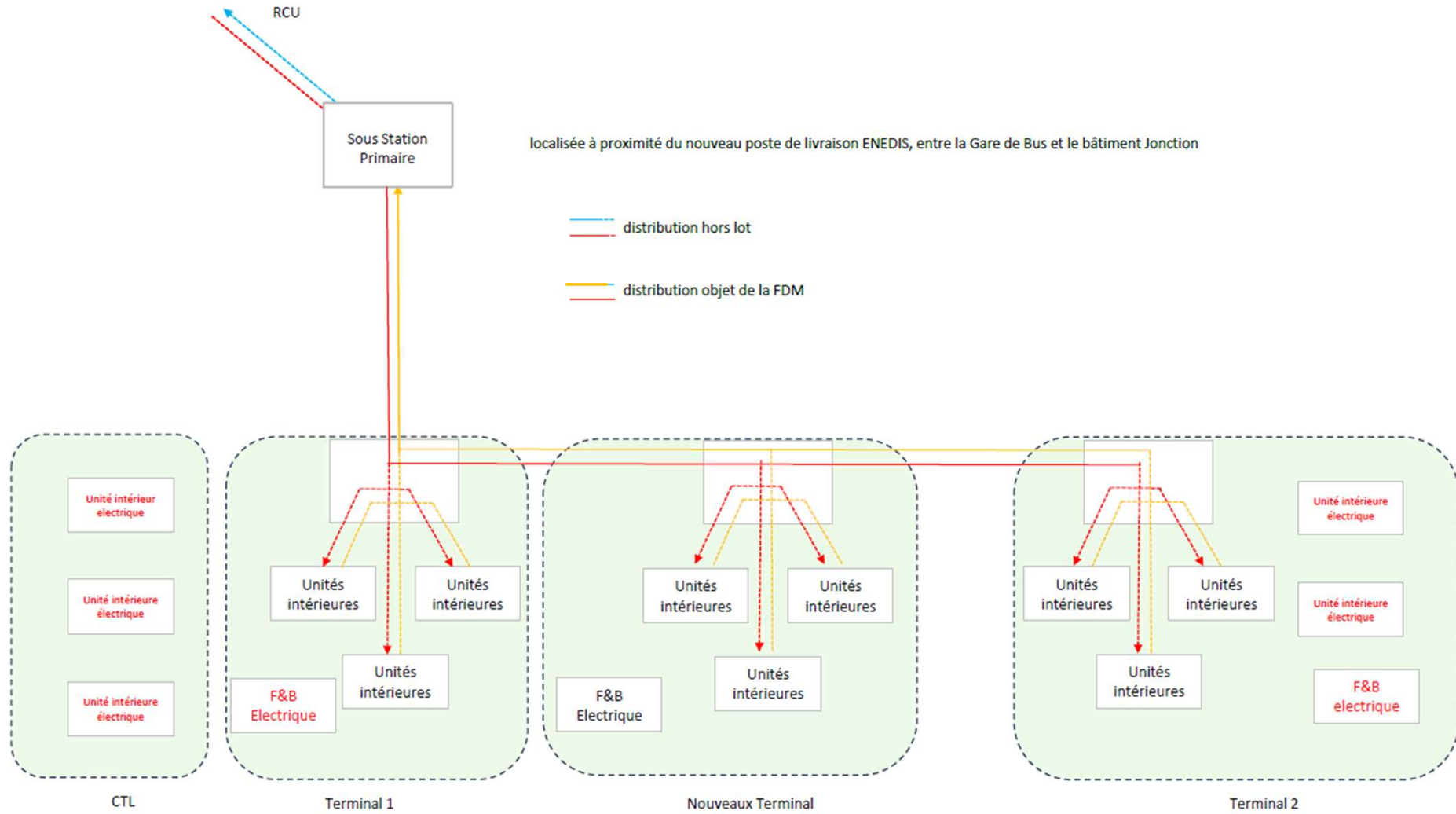
- Réaliser la sous-station primaire de 30m², en béton, livrée brut non équipée. Cette sous-station sera localisée à côté du poste de livraison électricité
- Effectuer les modifications sommaires des installations existantes dans les chaufferies des T1 et T2, avec réutilisation des pompes existantes, afin de permettre le basculement sur la production du Réseau de Chauffage Urbain lorsque celui-ci sera opérationnel. Hypothèse est faite que ces prestations seront réalisées pendant les travaux de modernisation de l'aéroport. Dans le cas contraire, la FDM devra être mise à jour et ses impacts, notamment financiers, réévalués.
- Par ailleurs, la modification des installations existantes fonctionnant au gaz pour les passer en électrique (aérothermes, radiants, fours, etc.) serait aussi à prévoir



Alimentation actuelle des bâtiments existants et du projet



Alimentation prévisionnelle des bâtiments existants et du projet après passage sur le RCU:





Merci de votre attention