

NOTICE PC 4

Indice: A
15 février 2019



mapf 2017-152 **EXTENSION DU TERMINAL 2**
Aéroports de la Côte d'Azur

Indice	Date	Modification
0	15022019	Emission finale STEPHANE AUREL ARCHITECTURE
0	10022019	Emission initiale STEPHANE AUREL ARCHITECTURE

PREAMBULE: les niveaux décrits sur les plans relatifs sont déduits depuis le niveau RDC (0.00) de l'aérogare existante. En rapport avec les niveaux NGF, la conversion est la suivante :

SOUS SOL EXISTANT -4.30= +0.50NGF
RDC/PROJET 0.00= +4.80NGF
ENTRESOL EXISTANT +3.90= +8.70NGF
ENTRESOL PROJET +4.80= +9.60NGF
R+1 EXISTANT/PROJET +5.00= +9.80NGF
R+1 EXISTANT/PROJET +6.67= +11.47NGF
R+1 PROJET +8.64= +13.44NGF
ALTIMETRIE ACROTERE PROJET +13.60= +18.40 NGF

ABBREVIATIONS

«NS» zone «Non Schengen»

«S» zone «Schengen»

Selon l'Accord de Schengen et Convention de Schengen définissant la libre circulation dans les frontières internes de l'espace Schengen

SOMMAIRE

1.	NOTICE DECRIVANT LE TERRAIN ET PRESENTANT LE PROJET	4
1.1	Etat initial du terrain et de ses abords indiquant, s'il y a lieu, les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants	4
1.2	Partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages, faisant apparaître, en fonction des caractéristiques du projet :	5
1.3	Dispositions particulières du projet.....	9
1.4	Aménagement des locaux.....	9
1.5	ICPE.....	9
1.6	Servitudes aéronautiques.....	9
1.7	Annexes stationnement et PPRI.....	9

1. NOTICE DECRIVANT LE TERRAIN ET PRESENTANT LE PROJET

1.1 Etat initial du terrain et de ses abords indiquant, s'il y a lieu, les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants

Contenance du terrain

Le terrain d'assiette du projet est celui de la parcelle **OA 24** d'une superficie 3 739 645 m²

Viabilisation du terrain

Le projet se trouve sur le site de l'aéroport de Nice Côte d'Azur à Nice, le terrain est totalement viabilisé.

Présence de constructions

Le site comprend de nombreux bâtiments liés à l'activité de l'aéroport.

Le présent dossier concerne le projet de création d'une extension au volume initial du Terminal 2-2 dans la continuité des niveaux existants, raccordés dans certains cas, par des rampes entre les niveaux existants et créés.

Le projet est composé :

1. d'un « Module Ressources », qui vient en extension du T22 (nord-est, sur le site de l'actuel parking « taxis ») et de la dernière extension dénommée « NS » réalisées en 2018. Il raccorde les niveaux existants (+4.80NGF, +9.60NGF, +11.47NGF) et assure la continuité et l'unité de l'aérogare. Il comporte un niveau d'enregistrement (+9.60NGF), un niveau « tri bagages » (+4.80NGF) et salle de récupération bagages (+4.80NGF) et le repositionnement du contrôle des passagers au départ de vols non Schengen (PARAFE, aubettes PAF et local douanes) au niveau +11.47NGF. Le Module ressources est un bâtiment en extension de

l'existant et est donc lié à un contexte de restructuration/extension.

- d'une « Darse » qui vient en extension du T2.2 (côté passerelle 54) en raccordant le niveau +8.70NGF existant au niveau +9.60NGF créée, et le niveau +11.47NGF au niveau 13.44NGF créée (extension sud-ouest, parallèle aux pistes et devant les hangars existants H5 et H6). Elle comporte une enfilade de 6 salles d'embarquement, desservies par 3 couloirs : arrivées/départs «S» départ «NS», arrivée «NS». Les salles d'embarquement sont positionnées en face de leurs aires de stationnement avions respectives. La Darse est un bâtiment en connexion de l'existant et est donc lié à un contexte de bâtiment neuf en extension d'existant.

Cet ensemble d'extensions permettra, en particulier, d'augmenter la surface allouée à l'enregistrement, de créer un nouveau système de tri bagages, d'augmenter la capacité d'embarquement (6 nouvelles salles) ainsi que celle de débarquement.

Le volume du « Module Ressources » est dédié à l'enregistrement des passagers en zone publique.

Le volume de la « Darse » est dédié à l'acheminement des passagers en zone réservée.

Présence de végétation

Le règlement du PLU dans cette zone (Zone UFa, secteur à vocation aéroportuaire) ne prévoit pas de disposition particulière (Art.UF13 du PLU).

Altimétrie générale

Les niveaux altimétriques du Terminal 2.2 existant seront reconduits dans le Module ressource de façon à assurer la continuité des fonctions (livraison des bagages au niveau RDC - enregistrement au niveau +9.80NGF – embarquement au niveau +11.47NGF. Dans la Darse, les niveaux sont de +9.60NGF et +13.44NGF comme précédemment décrit. Ces niveaux sont calculés sur les altimétries libres de passage de la voie de service au sol, et pour le +9.60NGF, pour le raccordement éventuel de passerelles télescopiques d'accostage aux aéronefs.

La hauteur constante de l'ensemble du projet, mesurée à l'acrotère, est de +18.40 NGF, et donc inférieure aux récentes extensions telles « la verrière » réalisée en extension du cône et en continuité des altimétries existantes des dernières extensions réalisées au sud-ouest (P54, extension «NS»)

1.2 Partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages, faisant apparaître, en fonction des caractéristiques du projet :

a) L'aménagement du terrain, en indiquant ce qui est modifié ou supprimé :

- Modification du terrain initial

Le terrain initial ne sera pas modifié par la création du projet; l'emprise au sol créée est inférieure à 10000m².

- Dispositif divers (assainissement, gestion eaux pluviales) :

Les extensions seront raccordées aux différents réseaux existant du Terminal 2. Des raccordements

seront créés sur les collecteurs existants, en particulier concernant la « Darse ».

b) L'implantation, l'organisation, la composition et le volume des constructions nouvelles, notamment par rapport aux constructions ou paysages avoisinants :

- Nombre d'étages, présence de sous-sol :

Le projet prévoit la création de surfaces dédiée au traitement des passagers, des bagages de soute et à terme, d'extension d'inspection filtrage unique pour le Terminal 2. Ce projet vient en extension des installations existantes située au RDC et R+1.du Terminal 2.2.

- Le projet d'extension comprend quatre niveaux :

- *Au R+1, sur deux altimétries existantes (niveaux +9.80NGF et +11.47NGF) et leur continuité dans la Darse*

- *Au RDC, à l'altimétrie +4.80NGF*

- *A l'entresol : en complément du circuit « arrivées » existant dans le T22- P54 +8.70NGF: extension de +9.60NGF dans la Darse,*

- *Au sous-sol, où un couloir logistique (environ 145m2) sera créé à l'altimétrie +0.50 NGF*

B1- Au R+1, ce niveau se compose:

1- Module Ressources à l'altimétrie +9.80NGF, d'une surface hors tout d'environ 3735m2: d'une grande salle de «check in» enregistrement des passagers avec 35 banques d'enregistrement, 4 comptoirs compagnies, des sanitaires, un poste inspection filtrage utilisateurs menant au tri bagages, des locaux techniques.

Cet ensemble est situé en zone coté « ville ».

2- Module Ressources à l'altimétrie +11.47NGF, d'une surface hors tout d'environ 1233m2: d'un espace de contrôle des passagers à destinations de pays ne faisant pas partie des accords Schengen situé pour part sur l'actuelle coursive extérieure de l'extension de la P54 réalisée en 2018 et pour part sur des planchers créés dans le projet.

Cet ensemble est situé en zone coté « pistes ».

3- Darse à l'altimétrie +13.44NGF, d'une surface hors tout d'environ 6742m2: d'une péninsule composée de 2 couloirs, l'un d'embarquement «NS» et l'autre « plateau mixte » d'embarquement/débarquement «S». Des sanitaires complètent le dispositif sur ces flux entrée/sortie «S» et sortie «NS».

Cet ensemble est situé en zone coté « pistes »

B2- A l'entresol, ce niveau se compose:

1- Module Ressources à l'altimétrie +7.60NGF,d'un plancher technique en caillebotis de supportage de centrales de traitement d'air et de boucles de convoyage bagages. Le reste de l'espace est de la double hauteur technique sans plancher.

Cet ensemble est situé en zone coté « pistes ».

2- Darse à l'altimétrie +9.60NGF, d'une surface hors tout d'environ 6180m2: de sanitaires, de circulations passages et de 4 salles d'embarquement mixte Schengen/non Schengen. Une passerelle fixe permettant le franchissement de la voie de service, complète ce dispositif.

B3- Au RDC, ce niveau se compose:

1 - Module Ressources à l'altimétrie +4.80NGF, d'une surface hors tout d'environ 7122m²: d'un espace technique de traitement des bagages, d'une coursive de débarquement «S», d'une salle de récupération bagages restructurée et de locaux techniques et transformateurs haute tension. Cet ensemble est situé en zone coté « pistes » et « ville ».

2- Darse à l'altimétrie +4.80NGF, d'une surface d'environ 2847m²: de locaux techniques, de circulations verticales d'évacuation et de connexion à 2 salles d'embarquement mixte Schengen/non Schengen en RDC de la Darse.

B4- Au Sous-sol, ce niveau se compose:

1 - Module Ressources à l'altimétrie +0.50NGF d'une surface d'environ 140m²: d'une circulation logistique additionnelle au circuit logistique existant, et de verticalités menant aux aires extérieures de livraison.

- Places de stationnements: non concernées, ni modifiées par le projet.

- Implantation par rapport aux limites :

Le présent dossier concerne le projet de création d'une extension au volume du terminal 2 aux niveaux RDC/entresol et R+1.

Cette extension, pour le Module Ressources, est positionnée entre les linéaires de desserte routière « viaduc » et le linéaire routier au RDC desservant l'actuel terminal, et pour la Darse, sur les aires d'entreposage d'équipements avions et de circulation véhicules en zone réservée.

Elle vient donc s'insérer dans le volume global du Terminal 2.2, sans modifier ni son rapport à la ville, ni son rapport au pistes.

- Visibilité du projet :

Le bâtiment Module ressources, de forme rectangulaire, d'environ 84ml de long sur une moyenne de 35m de large (pignon coté T22) et 67ml (pignon coté Darse), s'insère dans le volume global du Terminal 2.2. Cette extension s'effectuera coté ville et Pistes.

Il ne sera donc visible que depuis le domaine public, depuis la desserte routière d'accès au T22

Il sera visible du ciel, en second plan, lors des atterrissages d'avions.

Le bâtiment Module Ressources, de forme rectangulaire allongée et d'un biais en tête, d'environ 220ml (partie centrale de la Darse mesurée coté ville) +71ml (partie en biais mesurée coté ville)

Il ne sera donc visible que depuis le domaine public, de loin depuis la desserte routière d'accès au T22.

Il sera visible du ciel, en premier plan, lors des atterrissages d'avions.

- Co-visibilité avec un monument historique :

Le projet n'est pas en co-visibilité avec un monument historique.

c) Le traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain

- Type de clôtures, couleur, hauteur

Le projet prévoit la modification partielle de la clôture séparant la « zone côté ville » de la « zone côté pistes », au droit de sa jonction avec le bâtiment « Module Ressources ».

- Végétation en limite :
Le projet ne prévoit pas de végétation.

d) Les matériaux et les couleurs des constructions

- Teinte et matériaux des façades :
Du RDC au R+1, le bâtiment est développé sur des structures béton brut clair de forme en « V ».

Le sous-bassement du Module Ressource est fait de vitrages translucides verticaux ou de lames en acier laqué, verticales, sur une trame de 500mm.

Le sous-bassement de la Darse est fait de paroi en béton brut clair (locaux techniques, verticalités) et en son extrémité (embarquements 5/6), de murs rideaux vitrés.

Pour l'ensemble du projet, du R+1 à l'acrotère (Module Ressources) et de l'entresol à l'acrotère (Darse), d'un module de bardage clair dont les vitrages sont sur une trame losangique.

Au niveau du franchissement de la voie de service, à l'interface de la Darse et du terminal existant, l'enveloppe devient extérieure est alors perforée.

- Teinte et matériaux de la toiture :
La toiture sera composée d'une complexe d'étanchéité de couleur grise identique à celle du Terminal 2 et doté de lanterneaux de désenfumage et d'éclairage.
- Teinte et matériaux des fenêtres, portes et volets :
La partie vitrée de l'étage sera faite de verre et de menuiseries métallique de même teinte que le bardage.
- Teinte et matériaux des serrureries, escaliers:
Les serrureries seront de teinte acier galvanisé.

e) Le traitement des espaces libres, notamment les plantations à conserver ou à créer :

- Traitement des espaces libres communs :
Il n'y a pas d'espaces libres communs à traiter dans le cadre du projet.
- Traitement des espaces libres privatifs : sans objet
- Plantations projetées :
Il n'est pas prévu de plantations compte tenu du caractère de la zone où se situe le projet (côté aire de service en zone réservée « Piste »).

f) L'organisation et l'aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement

Nota : L'ensemble des voiries sont les voiries gérées par l'aéroport ;

- Accès au terrain :
L'accès à l'emprise du projet se situe en zone coté pistes dite protégée, accès via le PARIF.
- Accès aux constructions
L'accès aux constructions se fait via la salle d'embarquement centrale du T2, dite le « Cône » au niveau R+1 depuis la ZcV (zone publique) pour l'extension Module Ressources.
L'accès aux constructions se fait via la salle d'embarquement de la P54 au niveau R+1 en zone ZcP dite protégée pour l'extension Darse.
- Accès des aires de stationnement :
L'aire de livraison en face du débouché actuel de la rampe desservant le sous-sol, en ZrV n'offre pas de zone de stationnement mais uniquement une activité de livraison.

Le stationnement des usagers en ZrP ne concerne que les véhicules doté d'un titre de circulation en zone réservée.

- Organisation des réseaux :

Les extensions seront raccordées aux réseaux existants du Terminal 2 et du site.

1.3 Dispositions particulières du projet

Le projet de création de l'extension des installations terminales existantes, s'inscrit donc dans les obligations liées à l'activité et au développement de l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Il n'y pas de dispositions particulières.

1.4 Aménagement des locaux

Les aménagements intérieurs d'un éventuel commerce feront l'objet d'un dépôt ultérieur par les preneurs de demandes d'autorisation de travaux d'aménagement (ATA) qui définiront l'ensemble des aménagements et prescriptions nécessaires à ceux-ci.

1.5 ICPE

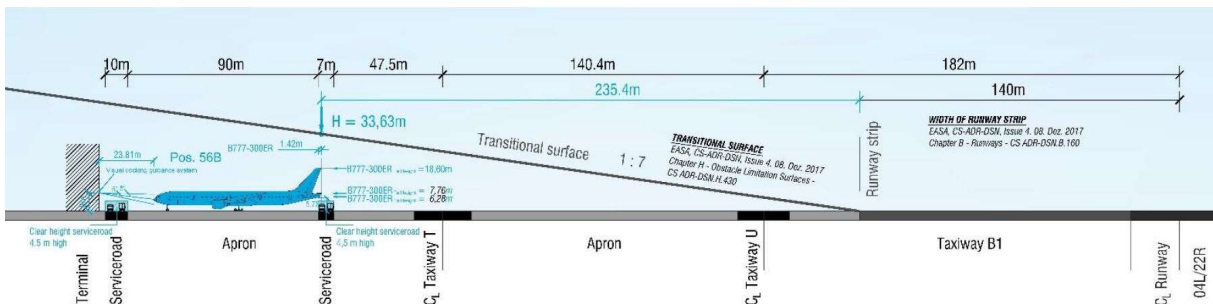
Le projet ne fait pas l'objet d'une procédure ICPE

1.6 Servitudes aéronautiques

Le projet s'insère dans les servitudes NGF suivantes :

Cote des servitudes aéronautiques au droit du projet va de, pour la zone I2 « (Hauteur maximale hors sol des obstacles de toute nature (Zone I2) » +32.00 à +40.00NGF,

Cote du cône de dégagement au droit du projet : 50.80NGF,



La cote de hauteur maximale du projet mesurée à l'acrotère est de: +18.40NGF.

Le projet est donc en dehors des servitudes.

La distance du point bâti (angle de la Darse) le plus près de l'axe de la piste est 429.95m

Documents de référence :

- SERVITUDES RADIOELECTRIQUES CONTRE LES OBSTACLES N°ANFR : 006.24.004
DATE : 20.11.2003 STNA N° 1245
- NCAAPFO-0ART044 : Volume virtuel des servitudes aéronautiques de dégagement

1.7 Annexes stationnement et PPRI

Note de calcul de stationnement

PPRI : voir annexes spécifique

***** FIN DU DOCUMENT