

Rendu Phase APD

Note de présentation des principes architecturaux, fonctionnels, urbains et paysagers

Mission de maîtrise d'œuvre pour l'extension du terminal côté ville dans le cadre du projet
Évolution Modulaire (EMT) de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Freiburg

01 juin 2026 • Drlw architectes, Vischer Architekten, Gruner, Lap's, Egis BNE

Sommaire

Chapitre 1 : Descriptif du projet

Partis pris urbains, architecturaux, techniques et environnementaux

Chapitre 2 : Annexe

Parcours passager

Chapitre 1

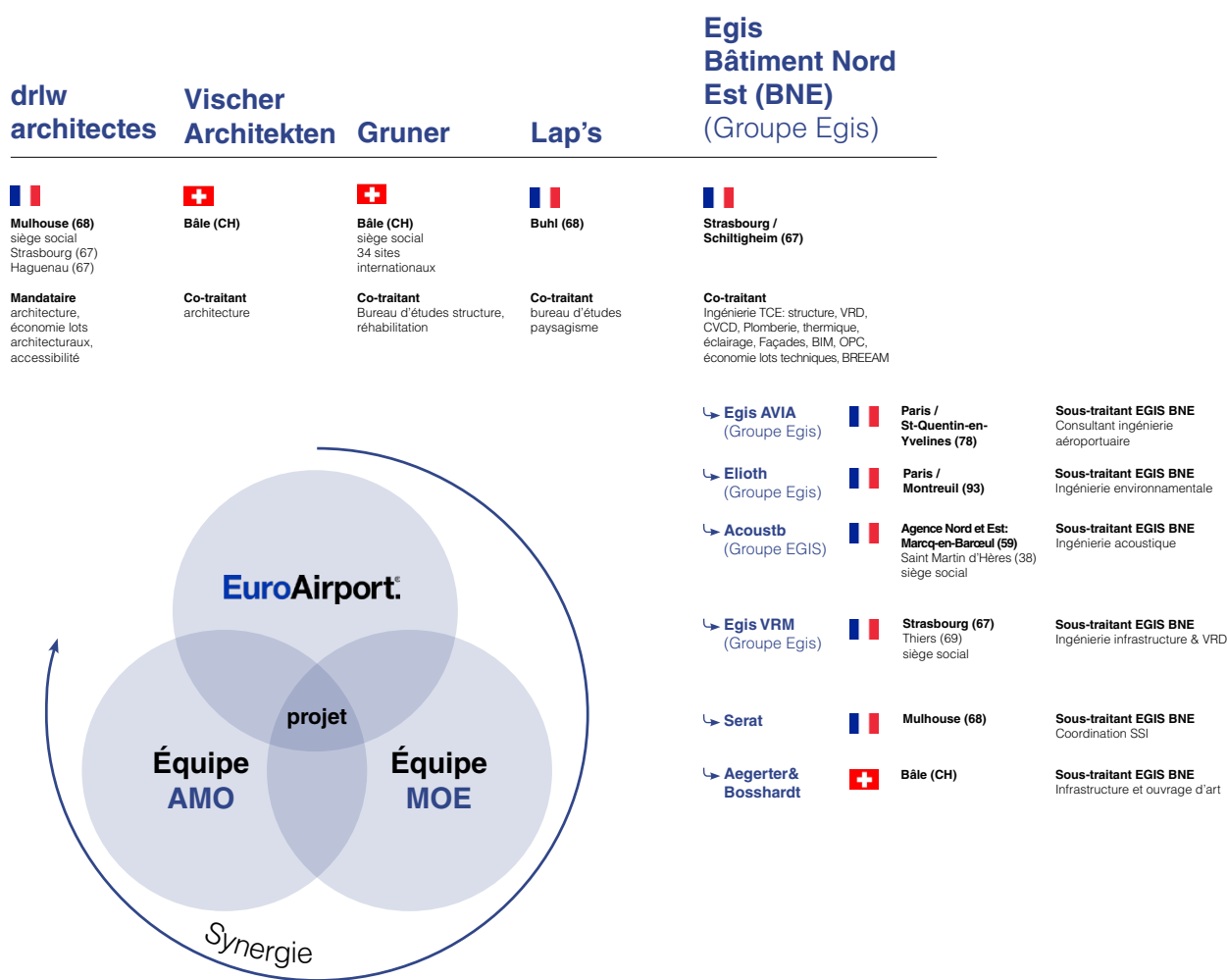
Descriptif du projet

Partis pris urbains, architecturaux, techniques et environnementaux

Mission de maîtrise d'œuvre pour l'extension du terminal côté ville dans le cadre du projet
Évolution Modulaire (EMT) de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Freiburg

01 juin 2026 • Drlw architectes, Vischer Architekten, Gruner, Lap's, Egis BNE

1. Rappel des acteurs de maîtrise d'oeuvre



Une équipe binationale

2. Résumé du projet

Le projet d'Évolution Modulaire du Terminal (EMT), nouvelle étape dans l'histoire des transformations de l'EuroAirport et porte d'entrée aérienne de la région des 3 frontières, incarne une vision ambitieuse d'innovation, de qualité de service aux passagers et de durabilité.

Premier module de la stratégie globale de l'EAP et des opérations « Landside » visant à renforcer à l'horizon 2030 la connexion structurelle, fonctionnelle et identitaire de l'aéroport avec ville, avant de débloquent le potentiel des modules « Airside » côté pistes, le projet comprend une extension de **~13 500 m² en façade Est du Terminal, la rénovation de ~15 300m² de l'existant, ainsi que des aménagements extérieurs côté ville pour réorganiser les accès au terminal.**

En mettant l'accent sur l'amélioration décisive de l'expérience et de l'offre au passager, l'EuroAirport engage ainsi une modernisation structurelle de ses infrastructures, portée par **une vision à triple impact** :

- **Pour les passagers, l'objectif est d'accueillir l'augmentation du trafic** et d'offrir un parcours plus fluide, lisible et agréable, enrichi par les nouvelles technologies, une architecture mémorable et une offre commerciale abondée diversifiée.
- **Pour les opérateurs, le projet prévoit la mise à niveau des dernières réglementations de sûreté selon les standards ACI** ainsi que des dispositifs de contrôle avec la centralisation des espaces PIF, l'amélioration des conditions de travail, l'évolutivité et la performance des espaces, ainsi que le développement des revenus extra-aéroportuaires générés par le développement des offres commerciales.
- Enfin, **sur le plan environnemental**, la démarche vise à minimiser l'empreinte carbone et les dépenses énergétique de l'EuroAirport, en répondant aux **objectifs de la certification BREEAM® niveau Excellent et à l'approche Net Zéro Carbone.**

L'image urbaine du projet participera également à ce renouveau et à son rayonnement.

Implanté dans le prolongement de l'aérogare inaugurée au début des années 2000, la nouvelle façade prendra le relais de celle existante avec une visibilité accrue permise par la démolition du viaduc et des parkings. Tout en **affirmant une écriture nouvelle génération, l'extension s'inscrira dans la continuité de l'existant par son évidence formelle et la réinterprétation du langage architectural emblématique de l'EAP.**

Un parallélépipède en verre est extrudé de la façade principale, prolongeant la pureté géométrique de l'existant et la symétrisation de ses fonctions. Composé du volume du hall et du PIF en porte-à-faux, il est coiffé par

une toiture photovoltaïque formant une canopée au-dessus du parvis multimodal, qui souligne avec force l'existant, symbolise le trait d'union entre les secteurs suisses et français, enfin réinterprète avec modernité et finesse les arbres-poteaux caractéristiques du terminal. Le projet veille également à valoriser l'existant en opérant un retrait de gabarit en hauteur, ainsi que par un joint vitré qui assure la continuité architecturale avec le terminal tout en apportant de la lumière naturelle.

À l'intérieur, le cheminement passager est complètement repensé par des parcours intuitifs, rapides et lisibles, une circulation fluide renforcée par des espaces généreux et lumineux, et une **progression «Low Stress»**.

Chaque étape est mise en scène, rythmée, augmentée d'un service de restauration et racontée par l'architecture afin de renforcer l'expérience passager et offrir une représentation positive de l'aéroport. **Le hall central, pensé comme une place urbaine bordée de services, et le PIF suspendu, volume libre baigné d'une lumière diffuse et caractérisé par sa structure treillis en bois**, offrent une fluidité spatiale et visuelle en alliant confort et fonctionnalité. **Le paysage de la Forêt Noir y est intégré comme un marqueur de ces espaces et de l'EAP**, captant le regard à l'arrivée depuis le hall, quand au départ il participe à offrir un panorama 360° remarquable depuis le PIF.

Parallèlement, une **refonte complète du pôle logistique** est mise en œuvre afin d'améliorer durablement l'exploitation et l'évolutivité des infrastructures, la gestion des déchets, des approvisionnements et des stockages.



3. Introduction : contexte & objectifs

1 • L'EAP face à de nouveaux défis

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP), **porte d'entrée aérienne de la région des 3 frontières** (France-Suisse-Allemagne) principalement desservie par des compagnies aériennes low-cost, se distingue par un **statut binational unique au monde**. Véritable moteur économique de l'Eurodistrict, il incarne un symbole de coopération et de rayonnement transfrontaliers à l'échelle internationale.

Afin de maintenir le haut niveau de service de ses infrastructures et de les projeter vers l'avenir, le projet d'**Évolution Modulaire du Terminal (EMT)**, nouvelle étape dans l'histoire des transformations de l'EuroAirport, incarne une vision ambitieuse d'innovation, de qualité de service aux passagers et de durabilité.

Par l'**extension et la rénovation de son terminal et par l'amélioration décisive de l'expérience et de l'offre au passager**, l'EuroAirport engage ainsi une modernisation structurelle de ses infrastructures, portée par une **vision à triple impact** :

- **Pour les passagers**, l'objectif est d'accueillir l'augmentation du trafic et d'offrir un parcours plus fluide, lisible et agréable, enrichi par les nouvelles technologies, une architecture mémorable et une offre commerciale abondée diversifiée.
- **Pour les opérateurs**, le projet prévoit la mise à niveau des dernières réglementations de sûreté selon les standards ACI ainsi que des dispositifs de contrôle avec la centralisation des espaces PIF, l'amélioration des conditions de travail, l'évolutivité et la performance des espaces, ainsi que le développement des revenus extra-aéroportuaires générés par le développement des offres commerciales.
- **Sur le plan environnemental**, la démarche vise à minimiser l'empreinte carbone et les dépenses énergétiques de l'EuroAirport, en répondant aux objectifs de la certification BREEAM® niveau Excellent et à l'approche Net Zéro Carbone

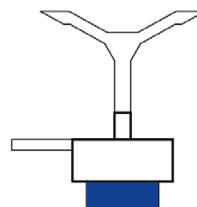
2 • Vision stratégique et cadre opérationnel

Le projet s'inscrit dans une stratégie globale développée selon un concept « modulaire » qui décompose chronologiquement et physiquement les opérations. Chaque module peut être réalisé de manière indépendante. Cette approche permet de garantir leur flexibilité de mise en œuvre et de donner la priorité, voire de réajuster les différentes fonctions, enfin d'optimiser les investissements dans le temps selon les besoins les plus actuels de l'aéroport.

2.1 Opérations Landside

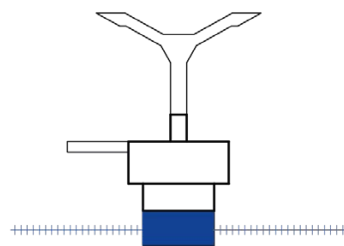
Dans un premier temps, l'aéroport lance les **opérations « Landside »**, **visant à renforcer à l'horizon 2030, le connexion structurelle, fonctionnelle et identitaire de l'aéroport avec la ville**, avant de débloquent le potentiel pour d'autres modules « Airside », non arbitrés à ce stade.

- **1er module de ces opérations, le projet EMT**, comprend :
 - la construction d'un nouveau bâtiment de ~13 500m² en façade Est du terminal, qui concentrera notamment l'ensemble des postes d'inspection-filtrage,
 - les aménagements extérieurs des plateformes multimodales pour réorganiser les accès au terminal,
 - la rénovation de ~15 300 m² dans le Terminal existant.



Module 1 : Projet EMT

- **Le module « Fer », non arbitré à ce jour**, qui prévoit la construction d'une halte ferroviaire dans le prolongement du module EMT. La conception du projet anticipe et est compatible avec sa construction.

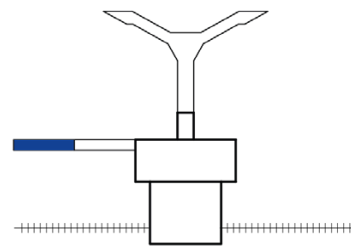


Module 2 : Projet FER

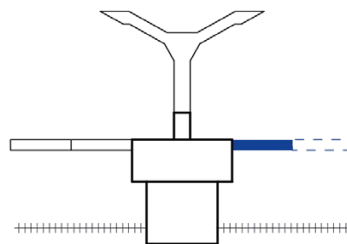
2.2 Opérations Airside

S'en suivront les modules « Airside », destinés à renforcer les connexions et fonctionnalités côté pistes, comprenant :

- **Le Module « Gates Sud »** : prévu pour être livré en 2028, le projet consiste à créer une extension des surfaces d'embarquement dans le prolongement de la jetée sud existante. L'objectif est d'étendre les surfaces d'attentes, de circulation et de commerce afin d'améliorer rapidement la qualité de service passagers, sans augmenter le nombre de gates regroupés pour l'existant, et sans impacter les aires de stationnement avion.
- **Le Module « Gates Nord »** : non engagé à ce stade, il consisterait à construire une nouvelle jetée au nord dédié au trafic Extra Schengen. Il permettra d'améliorer fortement la qualité de service en zone embarquement mais aussi la qualité du parcours débarquement jusqu'aux contrôles aux frontières. Il sera conçu pour accueillir au contact les appareils de nouvelle génération type



Module 3 : Gates Sud



Module 4 : Gates Nord



Perspective aérienne avec Gates Nord et Sud

4. Écriture et partis pris pour le projet

1 • Entre héritage et modernité : les concepts moteurs du projet EMT

L'EMT, nouvelle porte d'entrée de l'EAP, s'inscrit dans la continuité de l'aérogare inaugurée au début des années 2000, tout en la réinventant par l'affirmation d'une écriture nouvelle génération, reflet des valeurs et des engagements de l'Aéroport.

Pour préserver un équilibre entre héritage et modernité, **le projet s'appuie sur des principes structurants** :

1.1 • Prolonger la symétrie fonctionnelle, symbole tangible de l'EAP, ainsi que ses axes structurants

Depuis sa construction par la Suisse en 1946, l'EuroAirport affirme son statut binational et son caractère tri-national. La gestion de ce statut et des flux induits (humains, frets, marchandises, douaniers, etc) est assurée par une **organisation binaire, symétrique et autonome des secteurs Suisse et Français**.

L'extension du terminal, tout comme la restructuration de l'existant côté ville, s'appuient et renforcent cette logique binaire : la stricte symétrie des fonctions devient un signe concret et visible, porteur de l'expression architecturale de l'aéroport.

Tout concept exposé pour la partie française ou suisse l'est également pour son pendant.

À partir de là, la frontière franco-suisse constitue un axe directeur Est-Ouest à partir duquel s'opère la symétrisation des fonctions. Perpendiculairement, la distinction des secteurs « Lanside » côté ville et « Airside » côté pistes, constitue un second axe structurant Nord/Sud.

Cette **articulation des volumes et des fonctions selon des repères orthogonaux** modèle une centralité forte de l'aéroport à laquelle répond le projet d'évolution de l'EMT par l'implantation du volume de l'extension dans le prolongement et en avant-poste de cette centralité façade Est.

Ce système structurant est décisif dans la construction des fonctions ainsi que dans leur vécu. Il oriente, guide et accompagne le parcours passager proposé par un système rationnel et lisible.

1.2 • Proposer une architecture qui souligne l'existant et affirme avec force une nouvelle image emblématique de l'aéroport

L'image urbaine et architecturale de l'extension est un enjeu majeur pour

l'EuroAirport et ses territoires desservis. Désormais, la façade existante va se délester de ce rôle pour le transférer à **l'extension, dont la visibilité sera renforcée par la démolition du viaduc et des parkings voitures de surface** situés de part et d'autre, deux éléments minéraux qui entravaient jusqu'ici les perspectives et co-visibilités.

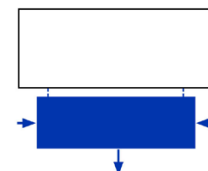
Notre proposition **respecte la force et la clarté de l'existant, l'enjeu étant de ne pas venir phagocytter le déjà là, mais de proposer une extension singulière qui interagit avec le terminal** : qui le renforce et qui s'affirme également.

Pour se faire, **un retrait du gabarit** est opéré :

- **En élévation par un volume volontairement plus bas.** Ainsi, la lecture du bâtiment d'origine et ses qualités architecturales sont préservées en arrière-plan, tandis que l'extension affirme son statut de bâtiment d'accueil, porteur d'une échelle plus humaine et invitant naturellement au voyage.



- **En plan, par un joint creux vitré.** Cet espace tampon assure la continuité programmatique entre les 2 entités tout en créant une mise à distance nécessaire qui permet d'apporter de la lumière naturelle et, d'un point de vue structurel, de répondre à la gestion des flux, de phasage et de maintien de l'accessibilité aux baies pompier existantes.





Perspective N2 : accès au terminal depuis les plateformes multimodales

1.3 • Véhiculer une identité singulière et authentique, véritable vitrine de la région et porte d'entrée incarnant le «sense of place»

La finesse de la canopée ainsi que le PIF en porte-à-faux, répondent à des défis structurels qui incarnent modernité et visent à offrir de vastes espaces libres par des portées maîtrisées, conjuguant ainsi efficacité fonctionnelle et **vue panoramique sur le paysage de la Forêt-Noire**.

L'aéroport se trouve ainsi **imprégné de son environnement régional, qui façonne son identité et enrichit le parcours des passagers**.

2 • Volumétrie

2.1 • La continuité par la simplicité

L'extension s'inspire de l'extrême pureté de l'existant, qu'elle préserve par son retrait de gabarit en plan et en élévation.

Sa volumétrie affirme la continuité par le choix de la simplicité : un parallélépipède dont la compacité se met service de l'unité générale de l'équipement ainsi que de sa sobriété.

Dans le même temps sa géométrie simple et pragmatique répond à

la nécessaire visibilité de la nouvelle façade d'entrée de l'aéroport : elle capte naturellement le regard et permet de déployer efficacement la symétrie des fonctions.

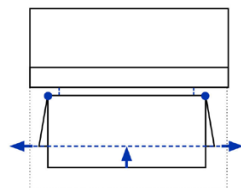
Ces dernières sont données à lire par la composition de l'extension :

- **Deux volumes superposés clairement identifiables : le Hall en rez-de-chaussée, surmonté par le PIF en porte-à-faux.**
- **Une toiture photovoltaïque**, formant canopée au-dessus du parvis d'entrée qui souligne l'existant tout en incarnant le trait d'union symbolique entre les secteurs suisses et français. Les poteaux qui rythment avec finesse la canopée, réinterprètent avec modernité les emblématiques poteaux-arbres du terminal d'origine.
- **Un parvis et ses plateformes multimodales** ancré dans le paysage.

2.2 • Un volume accueillant

L'évidence formelle de l'extension est dynamisée par des **choix volumétriques infléchis par le programme** :

- **Le porte-à-faux du PIF vis-à-vis du Hall qui résulte de la différence en surface des deux programmes.** Nous exploitons son débordement pour conférer une échelle plus humaine au niveau du parvis et permettre ainsi de signaler l'entrée.
- **Le débordement du socle par rapport à la boîte supérieure du PIF,** dont le travail de biais offre une lecture dynamique au volume du Hall, qui à l'image d'un entonnoir capte et irrigue les flux d'entrée et de sortie, tout en cherchant dans son mouvement à relier l'existant.



Ce travail de glissement, de superposition des deux volumes et de pli en façade permet de **valoriser l'emplacement des sas d'entrée depuis le parvis et de cadrer le paysage** depuis le hall grâce au débord du PIF.

L'extension s'aligne ainsi sur l'arrête la plus proche du bâtiment existant afin que ce travail sculptural et dynamique puisse trouver sa place sans renier l'existant et en assurer la transition architecturale.

Le verre omniprésent, permet d'apporter une **transparence qui participe à la vocation d'accueil de l'extension**. Dans le même temps, l'usage d'un matériau unique en façade renforce la cohérence d'ensemble. Son traitement y est différencié en fonction du programme en arrière-plan (sanitaires par exemple) par un jeu d'opalescence. Ainsi, la lecture de la façade, pourtant plane, est dynamisée et oriente naturellement l'usager vers les sas d'entrée transparents.

Du bois est mis en œuvre dans l'écriture de la structure en lévitation du PIF.

Il participe à conférer une atmosphère chaleureuse et vertueuse tout en amorçant l'ambiance intérieure.

La canopée qui coiffe le parvis reprend les codes architecturaux de la sous-face de la toiture existante par sa matérialité et sa trame carrée. La finesse de son profil, permise par l'épure de hauts-jours et l'absence de panneaux photovoltaïques sur une trame périphérique, souligne l'existant avec force et modernité.

Cette **toiture va à la rencontre des voyageurs jusqu'aux limites des plateformes**. Elle cadre les vues vers le panorama paysager, protège l'usager des intempéries et crée un masque solaire pour les façades Est et Sud du PIF.

La canopée offre un espace unifiant et apaisant sous lequel le passager se déplace intuitivement, guidé subtilement par les lignes de toitures et les aménagements dynamiques orientés vers les entrées. Elle fait office de signal qui invite le passager à y transiter.

En définitive, l'extension force l'évidence: deux volumes de verre, simples, mis en tension.



Perspective N2 : accès au terminal depuis le parvis

3 • Fonctionnalités

La forme et la fonction étant intimement liées, **nos choix forts proposés en volumétrie apportent une évolution positive de l'espace mis à disposition des voyageurs et des agents.**

3.1 • Fluidifier les parcours et augmenter l'expérience vécue de l'aéroport

L'articulation des fonctionnalités du projet EMT répond à son positionnement de **Fast Track Airport : ses cheminements passagers sont simples, instinctifs, lisibles et rapides.** La rationalité guide chaque déplacement, au plus court, sans détours ni marche-arrière, pour gagner du temps et offrir une lecture claire des espaces. Pensé dans un **parcours Low Stress**, la conception des flux assure une progression intuitive : tout est lisible, facile à retenir et à anticiper, permettant au voyageur d'avancer sans hésitation.

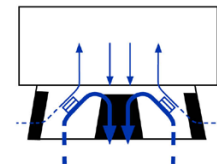
Afin de concrétiser spatialement ces principes, les flux sont orientés depuis le parvis vers les sas d'entrée par les dispositifs architecturaux décrits précédemment. À l'intérieur, les espaces clés du programme sont intégrés comme dilatation et prolongation des circulations, afin de fluidifier les cheminements et accompagner le parcours passager.

- **Le hall central incarne cet espace libre, généreux et directionnel**

Le hall se positionne au niveau N2 (RdC) à l'articulation des axes

structurants de l'aéroport. **Véritable centralité spatiale et programmatique, il est conçu comme une place urbaine bordée de services.**

L'aménagement des volumes pleins (bureaux, loueurs, zone de litige bagage, sanitaires, commerce et zone d'information) sur la périphérie, permet de dégager un espace généreux et libre à partir duquel le voyageur peut appréhender d'un seul coup d'œil l'ensemble des services de l'EuroAirport et des étapes clés de son parcours. Depuis le parvis extérieur qu'il prolonge, il capte les flux d'entrée de sortie sur les 3 façades, les orientent en favorisant les co-visibilités en tout point du programme, intérieur et extérieur.



Parallèlement le linéaire commercial gagne en surface et visibilité.



Perspective N2 : vue depuis le hall au départ



Perspective N3 : vue depuis la mezzanine entre l'existant et l'extension

- **Le volume panoramique du PIF, situé à l'étage (N4), prolonge cette expérience spatiale et visuelle**

Depuis le hall, le passager accède au PIF par la circulation verticale du hall. Il transite par la circulation du N3 qui permet de relier la zone d'enregistrement dans l'existant. Ce passage est scénarisé par la faille baignée de lumière qui met en tension l'existant d'un côté et l'extension de l'autre.

Le volume du PIF, y est donné à lire en contre plongée, comme un espace signal qui oriente le flux passager et participe à plus forte raison à l'identité de l'extension : un espace libre de toute structure, prouesse technique et architecturale par ses poutres treillis en bois, qui lève au-dessus du parvis et offre une vue panoramique exceptionnelle sur le paysage de la Forêt Noire.

Cette fluidité du parcours est également appliquée dans les espaces restructurés existants, de sorte que : **l'expérience vécue devienne le véritable fil conducteur entre l'existant et le renouveau.**



Perspective N4 : vue depuis le PIF

3.2 • Performance opérationnelle et commerciale

• Centralisation du PIF

La transformation des Postes d'Inspection Filtrage (PIF) s'implante dans la partie neuve du projet EMT afin d'offrir une amélioration globale de l'expérience passager, la lisibilité des parcours et une efficacité opérationnelle. Aujourd'hui, l'organisation fragmentée en trois PIF distincts, sans lumière et sur différents niveaux, génère confusion pour les passagers, hétérogénéité de service et surcoûts d'exploitation, tout en présentant de fortes contraintes spatiales incompatibles avec les équipements de sûreté de nouvelle génération.

Le projet prévoit la création d'un PIF unique centralisé, regroupant l'ensemble des contrôles en un seul espace, pouvant accueillir à terme jusqu'à seize lignes de contrôle. Cette centralisation facilite la mutualisation des effectifs, l'adaptation aux variations de trafic et la fluidité des flux.

Enfin, **le nouveau PIF valorise l'expérience passager par des qualités architecturales à la hauteur d'un aéroport international**, une lumière naturelle abondante sans éblouissement et des vues sur le paysage lointain, renforçant confort, sérénité et attractivité commerciale.

Points forts du projet :

- Centralisation des espaces de contrôle en un PIF unique et homogène accueillant une seule typologie d'équipements de contrôle et des dispositifs nouvelle génération: bodyscanners et machines EDS standard 3 permettant de conserver les liquides et les équipements électroniques dans les bagages de cabine.
- Dans un premier temps 12 lignes de PIF seront équipées, pouvant aller jusqu'à 16 à terme.

- Chaque ligne pourra traiter environ 250 passagers par heure soit un temps d'attente inférieur à 5 minutes en moyenne, et 10 minutes lors des pointes de trafic.
- Création de lignes dédiées aux PMR, familles, coupe-file.
- Qualités architecturales à la hauteur d'un aéroport international: Lumière naturelle abondante sans éblouissement, cadrage sur le paysage lointain, atmosphère « Low stress »

• Arrivée

L'un des objectifs du programme vise à **revaloriser fortement l'expérience passager à l'arrivée**, aujourd'hui perçue comme peu qualitative et source de confusion. Les espaces existants, sombres et encombrés, ne reflètent ni l'image internationale de la plateforme ni l'importance de ce premier contact avec le territoire.

Le projet propose une **refonte globale des flux** par la création d'une **sortie douanière unique centralisée**, commune aux secteurs français et suisse. Cette organisation claire et intuitive évite les erreurs d'orientation et améliore la lisibilité du fonctionnement binational. Un espace d'accueil et **passage transfrontalier à la sortie permet de réorienter les**



Perspective N4 : vue depuis le hall à l'arrivée

passagers sans détours, favorisant la fluidité des parcours.

Le nouveau hall d'arrivée, aboutissement du parcours est conçu comme un **espace d'accueil lumineux et qualitatif**, largement ouvert sur le paysage. La séquence architecturale, marquée par une mise en volume généreuse à la sortie des douanes, crée un moment de décompression perceptible, renforçant confort, sérénité et qualité perceptive en fin de parcours

Points forts du projet :

- Clarification de la sortie douanière et de l'orientation des flux vers les deux pays et amélioration de l'ergonomie des zones de contrôle de douanes.
- Amélioration de l'expérience passager à l'Arrivée : l'espace d'accueil meeters & greeters auparavant sombre et inhospitalier devient beaucoup plus lisible, spacieux et lumineux.

• **Refonte complète des commerces, restauration et services**

Afin de faire l'EuroAirport un véritable levier d'attractivité et d'améliorer significativement l'expérience passager, le projet prévoit une **refonte globale et ambitieuse de l'offre commerciale, de restauration et de services**. Aujourd'hui dispersée et limitée, l'offre est repensée pour atteindre les standards d'aéroports internationaux comparables.

Côté ville, le projet prévoit de **concentrer l'offre commerciale principale dans un hall public central** captant l'ensemble des flux passagers. Une **offre variée, adaptée et diversifiée** est également déployée le long du parcours passager aux niveaux N2, N3, N4 et N5, sans perturber les circulations. Les services sont positionnés stratégiquement au plus près des usagers, renforçant confort et lisibilité. L'introduction d'une offre de restauration depuis le hall qui se prolonge sur des terrasses extérieures, aujourd'hui inexistantes, enrichit l'expérience sensorielle et transforme le hall en un véritable lieu de vie, évolutif et attractif, en lien direct avec l'espace public et le paysage.

Côté piste, un nouveau Duty Free structure le parcours passager stratégiquement en zone départ. En extension directe de l'actuelle boutique principale, il augmente sa surface à ~**2000 m²** et constitue un levier commercial performant par son principe de « **walk-through** » qui impose le passage de 100 % des flux passagers avant l'accès aux zones d'embarquement.

À l'issue du Duty Free, la réorganisation globale de l'espace permet de libérer des surfaces en zone airside, offrant un potentiel important pour le développement de nouvelles enseignes commerciales et de restauration. Le projet intègre également un cheminement alternatif en cas de fermeture de la boutique, ainsi qu'un espace logistique dédié à proximité immédiate, garantissant une exploitation fluide et efficace.

Points forts du projet :

- Offre commerciale principale côté ville concentrée dans le hall
- Offre variée, adaptée et diversifiée positionnée stratégiquement le long du flux passager au N2, N3, N4 et N5
- Côté piste, un grand Duty Free

• **Logistique refondue avec fonction stockage, gestion des déchets**

Une **refonte complète du pôle logistique** est mise en œuvre afin d'améliorer durablement l'exploitation et l'évolutivité des infrastructures, la gestion des déchets, des approvisionnements et des stockages.

La **gestion des déchets** est largement optimisée par la **centralisation des bennes et locaux dans un seul secteur**, la **création d'une zone de tri dédiée** et un **dimensionnement adapté des surfaces et équipements**, garantissant une exploitation plus efficace et conforme aux besoins actuels et futurs.

Les **surfaces de stockage** sont regroupées au cœur de la zone logistique et complétées par de nouvelles capacités en lien direct avec les quais et les circuits d'approvisionnement.

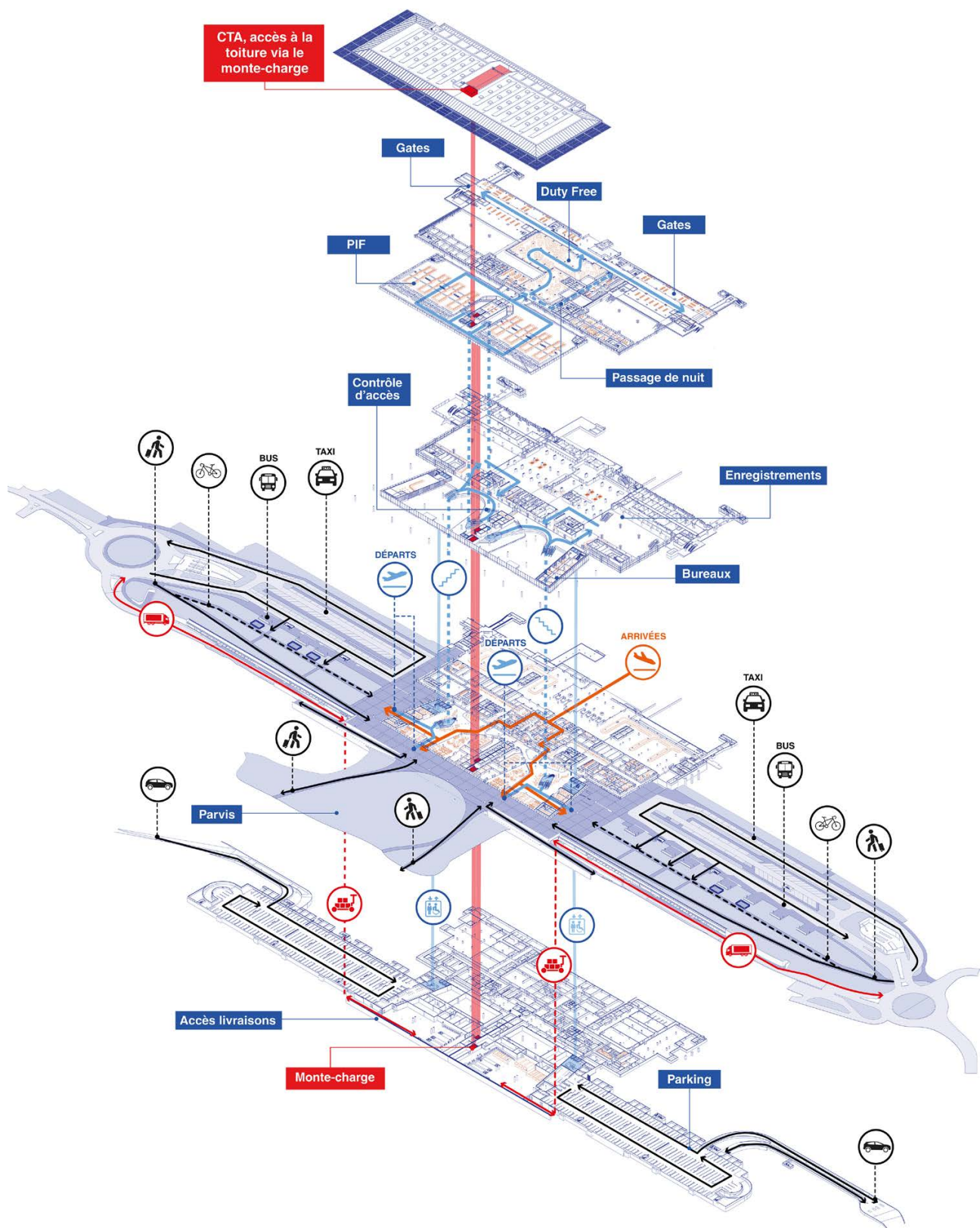
La **structure poteaux poutres** offre une grande souplesse d'évolution, permettant des adaptations ultérieures sans remise en cause lourde du bâti.

Enfin, le projet améliore significativement les **circulations logistiques** : zones de manœuvre moins contraintes, nouveaux quais et monte charges dédiées, et liaisons optimisées vers le PIF marchandises.

L'ensemble est conçu en **pleine compatibilité avec le projet FER** si celui-ci est arbitré, tant pour les accès, les réseaux que les aménagements de parvis et de toiture, assurant cohérence et pérennité à long terme.

Points forts du projet :

- Amélioration et centralisation des espaces de traitement des déchets
- Amélioration et centralisation des surfaces de stockage, en liaison direct avec les quais
- Amélioration des circulations
- Compatibilité du projet avec celui FER et NLF



4 • Ambiances et matérialités

Le cheminement passager est entièrement structuré et mis en scène : **chaque étape est rythmée et racontée par l'architecture, afin de renforcer l'expérience passager.** L'objectif est que sur l'ensemble de son parcours, le passager se fasse une représentation claire et imagée de son cheminement, se sente accompagné, et conserve un souvenir précis et positif de l'aéroport.

Les différentes ambiances au sein du projet ont été élaborées de manière à susciter différentes images et émotions chez le passager :

- **Le parvis, canopée : une surface unifiante et protégée** qui cadre sur le hall et le paysage de la Forêt Noire.
- **Le hall, place urbaine bordée de services.** Il polarise les flux et les services et les orientent naturellement. Le passager sur le départ est guidé vers la circulation verticale, celui à l'arrivée sur le paysage transfrontalier. Chacun est invité à vivre la place centrale et ses offres de commerces / restauration.
- **La faille, comme appel de lumière zénithale.** Elle caractérise avec force la transition entre l'existant et l'extension.
- **Le PIF suspendu : proue architecturale et technique,** apothéose du sentiment vécu avant le départ et dernier regard tourné vers le paysage.

Pour chacun de ces espaces caractéristiques du parcours, l'ambiance est réhaussée par l'association de lumière naturelle, du végétal et du bois, qui participe au sentiment « Low Stress » apporté au voyageur.

4.1 • Utiliser l'architecture et la lumière naturelle comme fil d'Ariane du flux

La qualification de l'espace est un marqueur prépondérant de notre proposition, par ses lignes directrices, par son jeu de compression/décompression, **par l'entrée de lumière naturelle justement dosée et subtilement répartie, nous avons l'ambition d'accompagner le voyageur au cours de son aventure.**

Le travail du garde-corps continu reliant l'escalier menant du niveau 2 au niveau 3 à celui du niveau 3 au niveau 4 en est le parfait exemple. **En un seul élément architectural, le passager voit son regard le mener du hall au plateau des PIF en passant par la zone d'enregistrement si nécessaire.** Un escalier large guide les voyageurs depuis le hall jusqu'au PIF. Semblable à un ruban, l'escalier se déploie, révélant la voie à suivre. Les finitions lisses des mains courantes, par leur toucher et leur teinte, accompagnent avec apaisement les usagers. Le rythme des poteaux de ces garde-corps est cinétique et parfaitement continue au flux des départs.

La lumière naturelle est un outil primordial dans le projet pour **favoriser les économies d'énergie, insuffler de la sérénité au voyageur et signaler les espaces structurants** de son parcours. Elle est travaillée par des volumes en double hauteur, par des failles ou des ouvertures zénithales.

Elle jalonne le trajet de façon ciblée afin d'assurer un contraste bénéfique à la compréhension de l'espace, offrir des respirations réconfortantes et des perspectives sur les étapes suivantes.

Généreuse, homogène mais **protégée de son risque de surchauffe par la canopée**, la lumière pénètre dans le bâtiment au niveau du hall depuis les sas intégrés dans la façade en verre, jusqu'aux escaliers / escalators. L'opalescence des parties latérales, régule également son apport thermique.

La double hauteur du hall, offre une respiration lumineuse et homogène propice aux activités restauratives et commerciales de la place centrale, tout en s'ouvrant sur le N3 où la lumière zénithale de la faille crée un appel vers l'enregistrement et le PIF.

À l'arrivée, une fois la douane traversée, le passager est ainsi happé par la lumière de la façade naturelle de la façade Est qui guide son parcours.

La façade Est du bâtiment existant, filtrant l'accès à la zone de dépose bagages et check in, est contrastée par la lumière permise par la verrière séparant les 2 entités bâties. Il en est de même dans la double hauteur précédant l'escalier menant au niveau 4. Entre ces points de passages importants, les ambiances sont plus tamisées et les hauteurs plus à l'échelle humaine pour accentuer le caractère de déambulation de ces zones.

Au niveau du joint vitré entre l'existant et l'extension, l'apport de lumière naturelle bénéficie aux bureaux des niveaux 4, 5 et 6. La lumière émise par la verrière **accompagne la marche en avant** des passagers dans la zone d'inspection filtrage vers le Duty Free. Après le contrôle, les passagers entrent dans un espace de détente adjacent à cette verrière, où la lumière naturelle tamisée permet de se relaxer et de se préparer à la suite du voyage.

Elle éclaire également le cheminement

du niveau 3 longeant l'enregistrement mettant en valeur ce secteur sans surcoût énergétique depuis le hall au niveau 2.

L'espace PIF, situé sous la toiture-canopée et protégé par son masque solaire, profite de cet emplacement favorable pour **diffuser une lumière naturelle homogène répartie sur l'ensemble du plateau, favorisant les contrôles sans problématiques d'ombres portées ou de reflets**.

Cet espace auparavant anxiogène, propose désormais une expérience singulière pour une zone de contrôle, caractéristique également du parcours passager, par son architecture, son volume généreux et libre ainsi que sa vue remarquable sur le paysage environnant.

4.2 • La présence du végétal qui ponctue le parcours du voyageur

Depuis les aménagements paysagers des plateformes multimodales, jusqu'au parvis où la végétation épouse le mobilier et grimpe sur les poteaux, et ouvert sur la perspective du Bade Wurtemberg – **le végétal est travaillé de manière différenciée afin de qualifier chaque espace** tout en participant à conférer une ambiance chaleureuse, propre à l'EAP. Elle offre une présence apaisante et un point d'ancrage au passager qui quitte ou retrouve la terre ferme.

4.3 • Le bois, marqueur apaisant et éthique de l'aéroport

Le bois est omniprésent dans chaque espace mais employé avec parcimonie pour le qualifier.

La centralité du volume du PIF dans le projet, associée à sa déclinaison de bois apporte une convivialité et un sentiment de sérénité omniprésents lors du parcours passager. Outre le bois massif et lamellé collé de la structure des poutres treillis et caissons de planchers, le faux-plafond à lames bois sur le hall et en bois + baffes acoustiques

dans l'espace PIF. Le bois est utilisé avec parcimonie dans le reste du projet. Pour le reste, le contraste est de mise.

Les tonalités de l'existant en aluminium clair / blanc sont reprises. Les strates du projet se détachent, participant ainsi à la clarté de l'espace.

Notre projet consolide l'identité de l'aérogare existante en utilisant et réinterprétant le même langage architectural : poteaux métalliques, traitement de la sous-face du plafond, cohérence des matériaux, ouvertures en toitures, lumière naturelle, etc.

4.4 • La transparence par l'emploi de verre

Le verre est omniprésent, il possède la capacité d'à la fois proposer une **transparence tout en offrant un jeu de reflets riche**. C'est une façade capable de se dématérialiser. Les murs rideaux reprennent la trame dimensionnelle du projet de 7,75m. Rien ne dépasse, tout est lisse, cela permet de facilement mettre en scène le sas d'entrée et le sas parvis par un travail de creux contrastés.

La perception du projet par le voyageur est aisée et sa destination clairement identifiée: simplicité, sobriété et efficacité. Ce volume en verre unique abrite des



N2, parvis extérieur



N2, Hall départ



N3, Faille



N4, PIF



N2, Hall arrivée

programmes distincts, chacun marqué par une matérialité propre : les blocs Nord & Sud hall VIP, commerces et bureaux, ainsi que le bloc central + commerces.

En complément, **l'unicité du matériau est nuancée et enrichie par la tonalité du 2ème plan** : le verre au niveau 2 et 3 est clair et plutôt froid en cohérence avec l'existant. Au contraire la teinte du verre à l'étage du PIF assimile la chaleur de la charpente et des plafonds bois et la restitue subtilement.

Les facteurs solaires des murs-rideaux seront adaptés aux orientations et à la dimension de la canopée, masque solaire fixe aux dimensions déterminées par l'affermisssement du module FER. Le joint creux ou espace tampon est traité avec un vitrage clair et des menuiseries alu. Il disparaît. Un sas dédié aux Arrivées est prévu au niveau 2. Il est surplombé d'une verrière en pente rejetant ses eaux pluviales sur la canopée.

5 • Principes constructifs

5.1 • Trame

Notre projet fait un choix ambitieux et fort basé sur le renforcement et la continuité de l'existant par la force du système structurel. L'architecture existante (toiture + poteaux) est prolongée pour étendre directement l'aérogare vers l'EST.

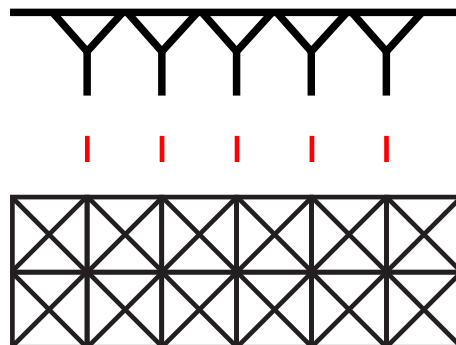
Notre projet propose un prolongement direct aux principales composantes de l'architecture actuelle. Il se nourrit des marqueurs d'évolutivité pensés à l'origine pour faire croître l'aérogare de la manière la plus harmonieuse qui soit.

Le projet reprend les axes forts, la notion de symétrie, le vocabulaire architectural général. Les motifs et structures existants dans le bâtiment sont utilisés comme point de départ pour l'extension. Notre architecture adopte une géométrie respectueuse et rassurante, où le caractère conféré à la structure renforce la cohérence du projet. Ces formes géométriques assurent une continuité avec la colonnade. **Notre projet reflète une ambition nouvelle en se raccordant à l'existant.**

Dans l'épure des poteaux et l'identité de la trame en toiture, l'écriture structurelle renforce celle existante : la toiture souligne ce qui est à venir quand les poteaux, dans leur forme la plus évidente, offre une lecture primaire des colonnes arborescentes de l'existant.

La trame de 775cm est utilisée comme base de conception au dimensionnement des espaces. Elle permet une intégration immédiate et une fluidité des perspectives entre le déjà-là et l'extension. Ce module est travaillé à différentes échelles et sous différents multiples afin de pouvoir qualifier l'espace selon les besoins.

5.2 • Structure



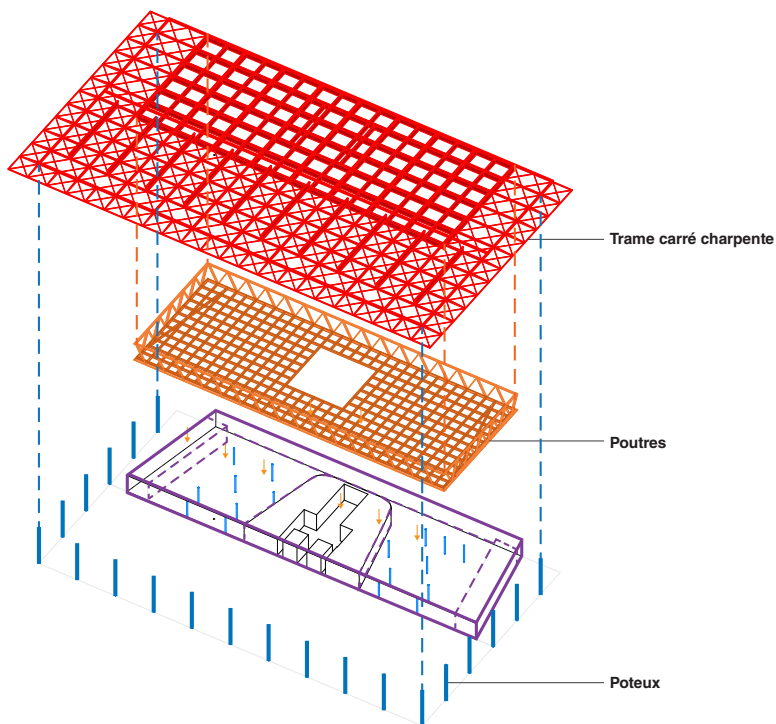
« Concevoir un aéroport [...] exige non seulement de répondre à des défis ingénieristiques, mais aussi de réfléchir à la manière dont les gens expérimentent leur voyage depuis et vers une porte sur le monde. »

Renzo Piano, concernant l'aéroport Kansai à Osaka

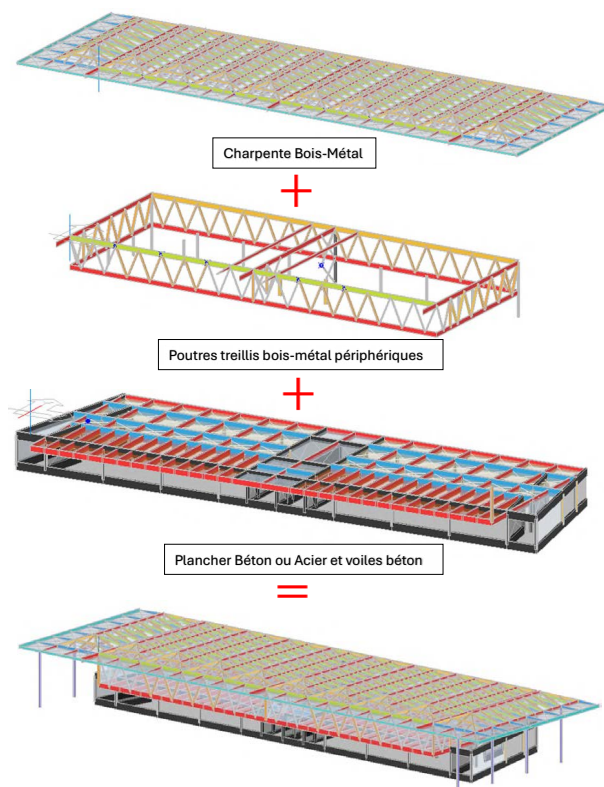
Le concept architectural de la boîte du PIF posé délicatement sur le hall de l'extension est le point de départ de notre conception structurelle. L'absence de poteau demandé dans cet espace voué à évoluer sans cesse en fonction des prérequis sécuritaires nous a amené à imaginer une structure particulière repoussant les points porteurs en façade et libérant le cœur de l'espace.

Ensuite, l'incapacité du mur en limite Est de l'espace logistique à reprendre des charges verticales, associée à la volonté d'une écriture de façade lisse exonérée de poteau, à fini d'influencer notre postulat.

La présence de 2 blocs fermés (bureaux et hall des aviateurs) sur les pignons Nord



Axonométrie éclatée du principe structurel (OFFRE)



et Sud a permis d'offrir une assise aux 2 extrémités à une boîte autoportante en bois.

Le bloc technique central assure un point de reprise intermédiaire divisant la portée par 2. Les 4 façades de la boîte du PIF sont doublées d'une poutre treillis sur la hauteur du niveau pour assurer les grandes portées et le porte-à-faux côté parvis. Ainsi, pas de poteau sur le parvis ni sur le mur existant non dimensionné pour et pas de poteaux en rive de la boîte PIF côté Ouest donnant sur la zone tampon : le volume en bois, libre, semble léviter sur le hall.

La charge du plancher bas du PIF (2 tonnes) et les hauteurs libres disponibles entre le niveau 2,3 et 4 ne permettent pas de concevoir un espace hall sans poteaux. Nous les avons donc positionnés de manière à allier logique structurelle tout en limitant les obstacles dans les circulations principales.

Pour la canopée, la finesse de la rive est de rigueur. La structure se dématérialise au droit de la trame carrée périphérique afin de s'affiner au maximum. Au contraire, la charpente prend de l'épaisseur et de la hauteur pour supporter les toitures en doubles pentes.

6 • Un projet durable

Ce point présente la **démarche globale adoptée** dans le cadre du projet. Le détail des mesures mise en oeuvre est développé dans les notices du BET EGIS.

La démarche de réemploi est précisée au chapitre 3 § 5 de la présente notice.

Pour répondre à la trajectoire de neutralité carbone vers laquelle nous devons tendre afin de faire valoir les engagements collectifs de l'EuroAirport, le projet EMT vise l'amélioration des performances dans tous les domaines liés à l'environnement, en accordant une priorité à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂.

Dans cette démarche, **l'extension du terminal répond aux objectifs réglementaires de la RE2020 et les surpassent par des objectifs complémentaires engagés** :



- **La certification BREEAM® niveau excellent**, dont le niveau de certification internationalement reconnu est à ce jour détenu par un nombre très restreint de terminaux aéroportuaires majeurs, tels que celui d'Oslo-Gardermoen et de Londres Heathrow,
- **L'approche Net Zéro Carbone, alignée avec l'objectif de l'EAP** de parvenir à une neutralité carbone sur les scopes 1 et 2 d'ici 2030 et sur le scope 3 d'ici 2050.

Par les mesures appliquées, il s'agit :

- **D'améliorer le bien-être, la santé et l'environnement de tous** les utilisateurs, passagers comme employés,
- De **réduire significativement l'empreinte carbone du Terminal**,
- De **réduire les frais énergétiques et d'exploitation** pour l'EuroAirport sur le long terme,
- D'**intégrer une stratégie de résilience, d'adaptabilité et d'évolutivité** des besoins dans le temps, sans surcoûts pour l'EuroAirport,
- D'**apporter une plus-value sociale** – passant par l'exemplarité de projet – pour les territoires et la région,
- **De contribuer à la biodiversité sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire** : l'aménagement paysager côté ville s'alignera sur la démarche de **labellisation binationale par la fondation suisse « Nature & Économie »** et l'association française « Biodiversité pour tous » entreprise par l'aéroport

6.1 • Objectifs RE2020

La conception de l'extension intègre depuis la phase concours des solutions techniques, architecturales, urbaines et fonctionnelles, capable de **répondre aux objectifs de la RE2020 et au-delà**.

Ces derniers sont évalués selon les critères suivants, dont les résultats

sont joint aux notices EGIS.

- Le besoin bioclimatique (Bbio), qui représente l'impact de la conception bioclimatique sur l'efficacité énergétique du bâti,
- Les consommations en énergie primaire (CEP), qui correspondent aux consommations du bâtiment sur les usages dit « réglementaire » (chauffage, climatisation, éclairage, éclairage du parking, auxiliaires de ventilation, auxiliaires de distribution, ascenseur),
- Les consommations en énergie primaire non renouvelable (CEP_{nr}), qui correspondent aux consommations d'énergie non renouvelable du bâtiment sur les usages dit « réglementaire » (chauffage, climatisation, éclairage, éclairage du parking, auxiliaires de ventilation, auxiliaires de distribution, ascenseur),
- Le degré-heure (DH), qui correspond aux nombres d'heures totales sur une année auxquelles les occupants sont exposés à des températures inconfortables,
- L'indice carbone énergie (Ic énergie), qui correspond aux émissions carbone des énergies du bâtiment sur 50 ans,
- L'indice carbone énergie (Ic construction), qui correspond aux émissions carbone des composants et du chantier pour la construction du bâtiment sur 50 ans.

6.1 • Une démarche environnementale globale ambitieuse et engagée

- **La certification BREEAM**

Le projet vise l'atteinte d'un **niveau BREEAM Excellent**.

Compte tenu de la typologie atypique et hors norme des aéroports, non évalués selon les référentiels standards, **un référentiel spécifique BREEAM Bespoke a été élaboré** en

concertation avec l'organisme BRE, afin de définir une pondération des exigences adaptées à l'échelle et aux caractéristiques du site. Ce référentiel sur mesure et désormais figé.

L'atteinte du profil visé sera permise par un ensemble d'actions structurantes en matière de :

- **Management environnemental** : la mise en place d'un commissionnement, notamment saisonnier, permettra d'optimiser les performances réelles du bâtiment et d'atteindre les exigences associées au niveau Excellent.
 - **Transports** : Une stratégie mobilités vise à encourager les transports alternatifs pour les employés par un dimensionnement adapté des stationnements vélos, douches et vestiaires, ainsi que par l'intégration de dispositifs favorisant le covoiturage dans le calcul des places de stationnement.
 - **Déchets** : La gestion des déchets est anticipée par l'identification des flux générés, permettant un dimensionnement optimisé des locaux de stockage intégrés au périmètre du projet.
 - **Carbone** : Une analyse du cycle de vie (ACV) est réalisée, avec pour résultat provisoire l'atteinte du seuil Ic construction 2025 avec un pourcentage de marge.
 - **Énergie** : La stratégie énergétique repose sur le recours à des énergies décarbonées pour la production de chauffage, de froid et d'eau chaude sanitaire. Le calcul réglementaire RE2020 vise par ailleurs un objectif minimal de -30 % du Cep par rapport au Cepmax.
 - **Qualité de l'air intérieur** : Prise en compte par l'élaboration d'un plan dédié, incluant des niveaux de filtration adaptés aux usages du bâtiment.
 - **Gestion des eaux** : elle repose sur l'infiltration de la totalité des eaux pluviales à la parcelle, sans rejet vers les réseaux unitaires ou d'eaux usées de l'agglomération, avec un objectif d'abattement conforme aux prescriptions du PLU en vigueur.
 - **Confort thermique** : le projet a fait l'objet d'études STD selon un scénario climatique actuel, complétées par une simulation prospective à horizon 2050 basée sur les projections du GIEC, afin de garantir la résilience du bâtiment face au changement climatique.
 - **Acoustique** : les enjeux seront traités via l'élaboration d'une notice spécifique fondée sur les exigences du référentiel BREEAM et déclinée en préconisations par lot.
 - **Biodiversité** : elle est intégrée par la réalisation d'un diagnostic écologique, dont les recommandations seront déclinées dans le projet paysager.
- **L'approche net zéro carbone**

Cette **démarche volontariste engagée par la stratégie EAP en 2023 pour « diminuer les impacts environnementaux de l'aéroport »,** vise à atteindre le **zéro émissions nettes sur les scopes 1 et 2 d'ici 2030 et sur le scope 3 d'ici 2050.** Dès les premières phases du projet, une démarche d'analyse en cycle de vie a été mise en place afin de garantir que le projet s'inscrive bien dans cet axe de développement des infrastructures de l'EAP.

Pour le scope 1, seules les émissions de CO2 liées au bâtiment et à l'infrastructure sont considérées, hors impacts CO2 liés à l'évolution du trafic

(accès terrestres, mouvements aériens sur le cycle LTO). L'impact carbone se calcule à l'aide d'une Analyse en Cycle de Vie (ACV), dans le but de quantifier les impacts environnementaux du bâtiment à chaque étape de sa vie, de l'extraction et la mise en œuvre des matériaux qui le composent jusqu'à sa démolition, en passant par son utilisation (consommations d'énergie, entretien et renouvellement).

L'impact carbone total du projet est dû principalement aux produits de construction et équipements de l'extension neuve. Le projet prévoit une démarche environnementale volontariste pour favoriser les matériaux à faible impact carbone ainsi que le réemploi sur le projet, qui permettront de fortement réduire l'impact carbone des produits de construction.

Dans cette logique, **le projet intègre une stratégie d'économie circulaire structurante, expertisée par BOMA – AMO,** articulée autour de plusieurs leviers majeurs (voir détail au chapitre 3 § 5) :

- **le réemploi sur site,**
- **l'approvisionnement en matériaux de réemploi et à base de recyclé** (matériaux bas carbone) dans le projet de rénovation et neuf,
- **la cession des matériaux de réemploi du site,**
- **le recyclage à haute valeur ajouté**

Le scope 2 repose notamment sur les consommations énergétiques du bâtiment. La performance des équipements mis en place dans la partie rénovée comme dans la partie neuve, ainsi que l'optimisation de la gestion et des usages du bâtiment (température de consigne, programmation...) sera un point essentiel pour diminuer l'impact CO2 des consommations énergétiques de l'aérogare étendue par rapport aux consommations actuelles.

Sur l'extension neuve, le haut niveau de performance énergétique est garanti par la démarche de **certification BREEAM® Excellent et le respect de la RE2020.** Le principal challenge sera d'atteindre l'objectif

de consommation globale à l'échelle du site. La réhabilitation prévue ne modifie pas l'enveloppe, cependant **l'extension permettra de diminuer les déperditions en façade Est.**

De plus, la conception d'une **canopée bioclimatique assure un rôle de filtre solaire protecteur tout en intégrant une production d'énergies renouvelables**, grâce à l'implantation de **1128 panneaux photovoltaïques sur 2180 m2 de surface de toiture de l'extension**, dépassant ainsi les exigences de la loi Résilience Énergie-Climat.

En définitive, l'impact CO2 du projet lié aux infrastructures, par rapport à la situation sans projet, est estimé à un ordre de grandeur de 15 774 tCO2 sur une durée de vie de 50 ans, soit 315 tCO2 par an. Il est envisageable de contrebalancer l'impact et atteindre le « Net Zero Carbone » sur ce projet, en investissant sur des projets de compensation carbone sélectionnés par l'Aéroport de façon appropriée.

A une échelle plus globale sur les scopes 2 et 3

Le projet a pour objectif principal d'améliorer la qualité de service pour les passagers, tout en maîtrisant l'impact environnemental de l'infrastructure via

le déploiement de techniques constructives labellisées. Il permettra donc une évolution largement positive des impacts du terminal.

Le projet permet d'accueillir l'augmentation naturelle des flux de passagers de façon plus qualitative sans être limité par la capacité du terminal côté ville.

Les incidences induites sur le trafic aérien et routier restent toutefois très faibles à l'échelle globale de l'aéroport par rapport à une situation sans projet. De plus, les impacts des mouvements aériens sur les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores seront largement contrebalancés par la modernisation des flottes et les mesures de réduction dans lesquelles l'EAP est déjà activement engagé.

Chapitre 2

Annexe **Parcours passager**

Mission de maîtrise d'œuvre pour l'extension du terminal côté ville dans le cadre du projet Évolution Modulaire (EMT) de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Freiburg

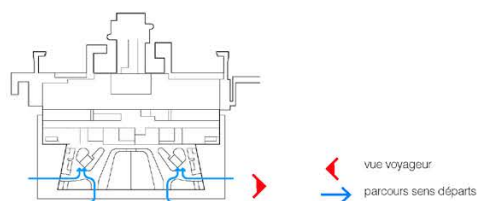
01 juin 2026 • Drlw architectes, Vischer Architekten, Gruner, Lap's, Egis BNE



DEPART

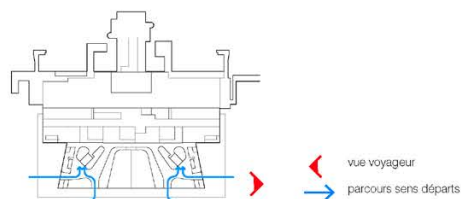
N2 - Approche depuis les aires multimodales

Depuis les modules A1 le chemin est clair et direct. A distance, l'auvent généreux abrite les volumétries simples des volumes de l'extension. La végétation est abondante. Du mobilier parsémeé est en libre utilisation.



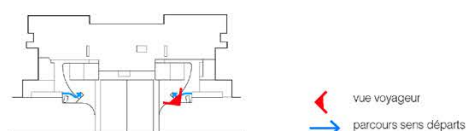
N2 – Entrée

Que l'on vienne en bus, taxi ou en voiture, les entrées sont clairement identifiables par une écriture en creux et invitent le voyageur au départ.



N1 – Stationnement

Circulation réaménagée en direction du hall départ/arrivé.

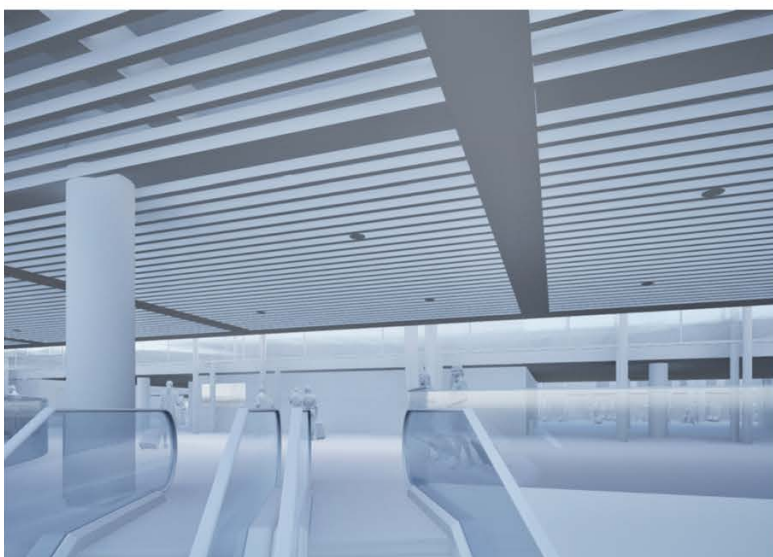
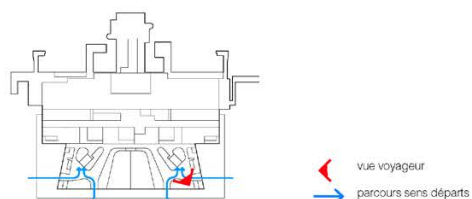




DEPART

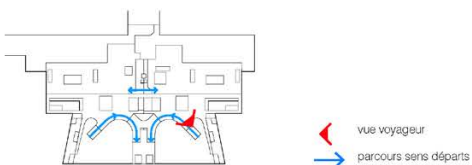
N2 - Hall central

L'architecture indique le sens du départ. L'escalier principal est clairement identifiable. La signalétique accompagne et oriente le voyageur.



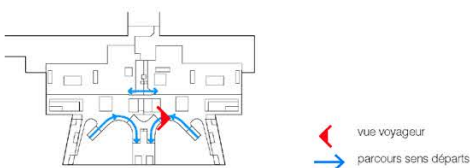
N2 vers Mezzanine N3

La courbe du balcon indique le chemin vers le PIF, en face l'enregistrement des bagages



N3 - Mezzanine

Une fois sur le balcon, on suit le ruban de la main courante, on voit immédiatement le poste de contrôle des billets, c'est fluide et intuitif.

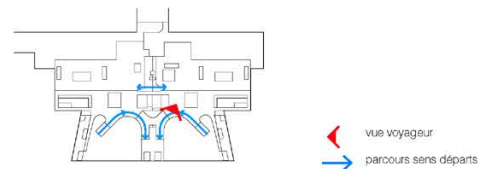




DEPART

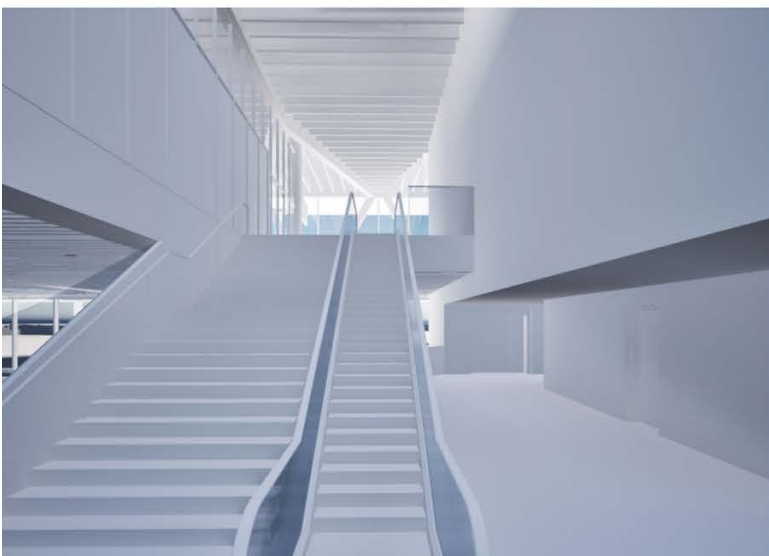
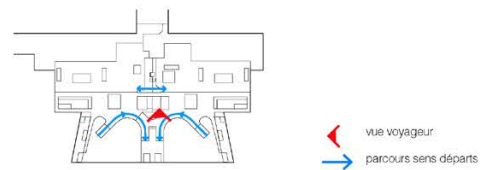
N3 – Echo PAF

Une fois passé les portillons et le contrôle des billets, on suit l'appel de lumière, on sait où l'on doit y aller.



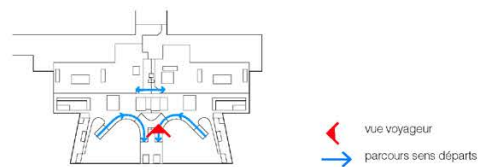
N3 – Echo PAF

Une fois passé les portillons et le contrôle des billets, on suit l'appel de lumière, on sait où l'on doit y aller.



N3 – Vers le PIF

Suite du parcours, on entrevoit le PIF, la végétation, la lumière abondante rassurent le voyageur.

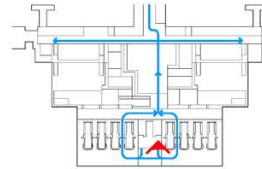




DEPART

N4 – Vers le PIF

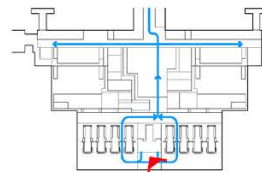
Une fois arrivés au 4ème étage, avant le contrôle, on dit au revoir à la région, la grande fenêtre regarde le paysage vers l'Est, la Forêt-Noire du Bade-Wurtemberg.



vue voyageur
parcours sens départs



N4 – Vers le PIF

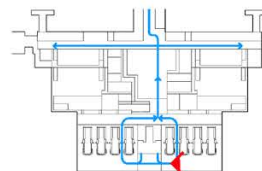


vue voyageur
parcours sens départs



N4 – PIF

La zone de contrôle est libre, fluide et lumineuse.



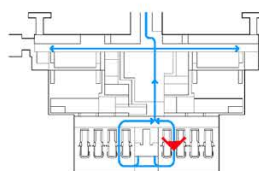
vue voyageur
parcours sens départs



DEPART

N4 –PIF

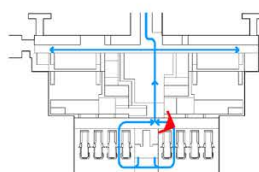
La zone de contrôle est flexible, elle pourra accueillir des équipements de pointe, parfaitement modulables et évolutifs.



vue voyageur
parcours sens départs



N4 –PIF

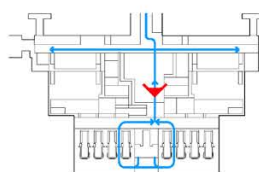


vue voyageur
parcours sens départs



N4 –Duty Free

Une fois le passage obligé du contrôle, marqué par la luminosité, l'on change d'ambiance, on s'embarque dans un espace calme, moderne et chaleureux, le moment de faire et se faire plaisir dans les commerces.



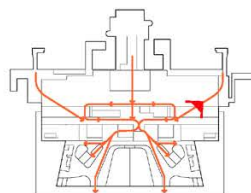
vue voyageur
parcours sens départs



ARRIVEE

N2 – Récupération des bagages

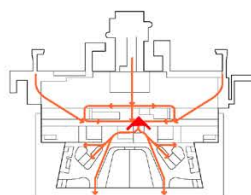
La zone de récupération des bagages récemment rénovée est très qualitative, les matières sont nobles. Cet espace est amélioré ponctuellement avec l'élargissement demandé.



vue voyageur
parcours sens arrivés



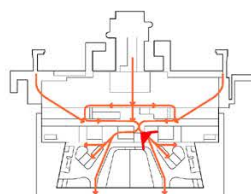
N2 – Sortie Douane



vue voyageur
parcours sens arrivés



N2 – Espace loueurs



vue voyageur
parcours sens arrivés



N2 – Hall central

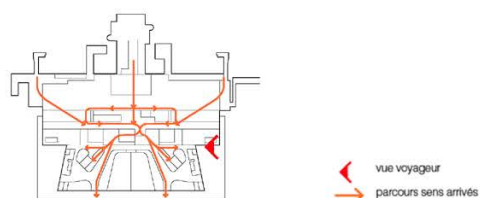
A l'arrivée le Grand Hall est à la hauteur de l'institution EuroAirport, lumineux, verdoyant, chaleureux, sobre et contemporain à la fois. Les courbes guident et accueillent les voyageurs



N2 – Hall central vers les sorties



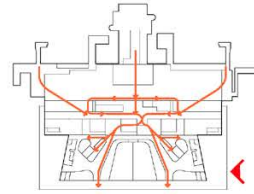
N2 – Parvis





ARRIVEE

N2 – Parvis



 vue voyageur
 parcours sens arrivés