



SERVICE D'INFRASTRUCTURE DE LA DEFENSE
SID SUD-EST / DIVISION INVESTISSEMENT
BUREAU CONDUITE D'OPERATIONS DE CORSE
Camp Henry MARTIN
CS 60101
20290 BORGIO



Parc d'Activités de la Grande Plaine
24 Avenue Marcel Dassault
BP 15201
31079 TOULOUSE Cedex 5



Grand Large - 7 Boulevard de Dunkerque
13002 MARSEILLE



Agence d'Aix en Provence
1030, rue Jean-René Guilibert Gauthier de la Lauzière
Les Milles
13290 Aix-en-Provence



Chemin de Font Sereine
Le Grand Bosquet Bât. B
13240 Gémenos

440 653 - VENTISERI (2B) - BA 126 - AEROPORT DE SOLENZARA

Rénovation du balisage et réfection des chaussées aéronautiques

APPEL A CANDIDATURE

Mars 2026

SOMMAIRE

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L’OPERATION..... 3

2 CARACTERISTIQUES AERONAUTIQUES ET TRAFIC 3

3 INFRASTRUCTURES AERONAUTIQUES CONCERNEES..... 3

4 OBSTACLES ET CONFORMITE REGLEMENTAIRE 4

5 TERRASSEMENTS 4

6 CHAUSSEES 4

 6.1 CHAUSSEES EXISTANTES AMIANTEES 4

7 ASSAINISSEMENT PLUVIAL..... 4

8 BALISAGE DIURNE, BALISAGE LUMINEUX, EQUIPEMENTS ET RESEAUX DIVERS 5

9 ECLAIRAGE 5

10 POINTS SINGULIERS 6

 10.1 TRAVERSEES DE DESTRUCTION 6

 10.2 DEPOSE DU PONTON DE L’ETANG DE PALO 6

 10.3 RADAR CENTAURE 6

 10.4 CONTRAINTES DE L’ESCADRON HELICOPTERE (EH)..... 6

11 EXIGENCE LINGUISTIQUE 6

12 PLANNING ET PHASAGE 6

 12.1 ORGANISATION GENERALE DU PLANNING..... 6

 12.2 APPROVISIONNEMENT DES MATERIAUX 6

 12.3 RENDEMENT 7

 12.4 FERMETURE DE LA PISTE 7

 12.5 PHASAGE DES TRAVAUX 7

 12.6 TRANCHE FERME 7

 12.7 TRANCHE OPTIONNELLE 1..... 7

 12.8 TRANCHE OPTIONNELLE 2..... 7

 12.9 TRANCHE OPTIONNELLE 3..... 7

13 COACTIVITE PENDANT LES TRAVAUX 7

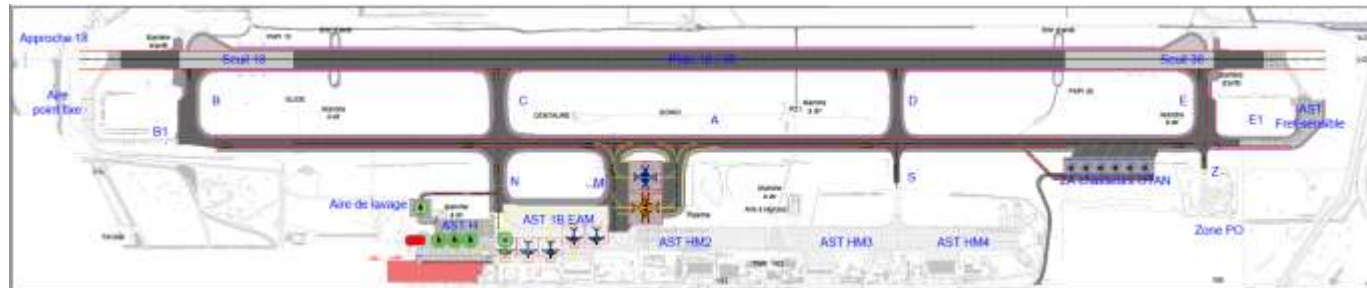
1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

La base aérienne 126 de Solenzara constitue une plateforme stratégique de l'armée de l'air, utilisée pour l'entraînement, les opérations nationales et les exercices internationaux.

Le projet vise la modernisation globale de l'aire de mouvement afin de :

- Rénover les chaussées aéronautiques existantes,
- Mettre à niveau les équipements de balisage et les réseaux associés,
- Adapter l'infrastructure à l'évolution des types d'aéronefs accueillis,
- Assurer la conformité réglementaire vis-à-vis des normes aéronautiques applicables.

Localisation des infrastructures



L'opération porte notamment sur :

Chaussées à rénover

- Piste principale 18/36,
- Taxiways A, B, C, D, E, E1, N, M,
- Aires de demi-tour de piste,
- Aires de stationnement existantes.
- Les chaussées existantes contiennent de l'amiante et devra être traitée dans le cadre des travaux.

Chaussées à créer

- Parking MRTT,
- Zone chasseurs OTAN,
- Aire de lavage,
- Aire de point fixe fret sensible,
- Élargissement de taxiways D/E1,
- Accotements de la piste principale 18/36.

Équipements et infrastructures associés

- Balisage diurne et lumineux,
- Réseaux électriques,
- Eclairage par mâts grande hauteur sur AST EAM/MRTT et HM4 et remplacement ampoules,
- Traitement des traversées de destruction,
- Réseaux HT et fibre optique,
- Rénovation du système de rejet des eaux pluviales,
- Rénovation des barrières et brins d'arrêt,
- Dépose du ponton de l'étang de PALO par hélicoptère,
- Reprise du chemin de ronde et clôture côté mer.

L'objectif global est de pérenniser l'exploitation opérationnelle de la base tout en améliorant la sécurité et la conformité réglementaire de la plateforme.

2 CARACTERISTIQUES AERONAUTIQUES ET TRAFIC

La plateforme est dimensionnée pour un code de référence 4D.

Elle accueille un trafic militaire varié comprenant notamment :

- Rafale,
- F-16,
- A400M,
- C-130,
- AN-124,
- MRTT,
- Hélicoptères militaires.

Le trafic annuel est estimé à plusieurs milliers de mouvements, avec notamment :

- Environ 1400 mouvements Rafale par an,
- Environ 360 mouvements A400M,
- Présence régulière d'avions lourds type A330 MRTT et AN-124.

3 INFRASTRUCTURES AERONAUTIQUES CONCERNEES

Localisation des travaux principaux



Piste 18/36

La piste constitue l'infrastructure centrale de la plateforme.

Les travaux portent sur :

- Le renforcement de la structure de chaussée,
- La correction de défauts de surface,
- La mise en conformité du nivellement des bandes,
- L'amélioration du drainage.

Le projet prévoit également :

- La récupération possible de 140 m de distance d'atterrissage disponible (LDA) par modification de la clôture et de la voie de service en extrémité de piste, côté Sud.

Taxiways

Les taxiways assurent la circulation entre la piste et les différentes aires de stationnement.

Le projet comprend :

- Le renforcement des structures existantes,
- La création ou l'élargissement de certaines sections,
- La correction de défauts de pente et d'assainissement.

Exemple de structure retenue pour le renforcement :

- Couche de base en GB3,
- Couche de roulement en BBA,
- Renforcement avec grille anti-remontée de fissures.

Ces travaux permettent :

- D’améliorer la durabilité des chaussées,
- D’adapter les infrastructures au trafic d’aéronefs lourds.

Aires de stationnement et zones opérationnelles

Le projet comprend la création ou l’adaptation de plusieurs zones spécifiques :

Aires existantes à adapter :

- AST Hélicoptères,
- AST avions,
- Zones devant hangars.

Nouvelles zones :

- Parking MRTT,
- Zone chasseurs OTAN,
- Aire de point fixe,
- Aire de lavage aéronefs.

L’aire de lavage est dimensionnée pour environ :

- 200 lavages d’hélicoptères par an,
- 50 lavages d’avions de chasse.

Ces zones doivent respecter des contraintes strictes :

- Pentes maximales,
- Servitudes aéronautiques,
- Gestion des effluents.
- Équipements électriques.

4 OBSTACLES ET CONFORMITE REGLEMENTAIRE

Plusieurs non-conformités sont identifiées dans les bandes de piste :

- Présence d’obstacles fixes,
- Défauts de nivellement,
- Equipements techniques en zone sensible.

Le projet prévoit notamment :

- Suppression ou déplacement d’obstacles,
- Correction du nivellement des bandes,
- Repositionnement d’équipements techniques.

5 TERRASSEMENTS

Les travaux de terrassement accompagnent l’ensemble des opérations :

- Création ou adaptation des plateformes,
- Nivellement des bandes,
- Mise à niveau des surfaces pour assurer les pentes réglementaires.

Postes significatifs des volumes de terrassements :

Désignation	U	Quantité
Décapage de la terre végétale	m³	57 500
Déblais en terrain de toute nature	m³	79 9000
Remblais (issus des déblais à l'avancement)	m³	52 900
Remblai d'apport	m³	34 900
Mise en stock déblais	m³	26 500
Remblais repris sur stock déblais	m³	26 500

Evacuation déblais excédentaires	m³	2 100
Purges et substitutions	m²	54 100
Géotextile anti-contaminant	m²	141 000
Enduit gravillonné monocouche	m²	173 400
GNT 0/20	m³	57 800
Re nappage terre végétale issue du site et engazonnement	m³	49 600
Hydroseeding protection talus	m²	13 100

Les terrassements doivent également permettre :

- L’intégration des réseaux,
- La gestion des écoulements d’eau,
- La stabilité des structures de chaussées.

6 CHAUSSEES

Les travaux de chaussées constituent une part majeure de l’opération de réhabilitation de la plateforme aéronautique. Ils portent sur la rénovation, le renforcement et l’adaptation des infrastructures de circulation et de stationnement des aéronefs, afin de garantir leur pérennité et leur compatibilité avec les exigences opérationnelles de la base.

6.1 Chaussées existantes amiantées

Les chaussées souples existantes (piste, taxiway, AST) contiennent des matériaux amiantés. Le traitement retenu sur la totalité de l’opération repose sur un encapsulage par recouvrement complété par la réalisation d’une couche sacrificielle destinée à être rabotée afin d’obtenir le nivellement final de la chaussée.

Au droit des raccordement, des opérations de rabotage seront nécessaires et devront respectées les procédures adaptées limitant toute émission de fibre. Ces dispositions particulières devront être validée par la maîtrise d’Oeuvre.

Postes significatifs des volumes de chaussées :

Désignation	U	Quantité
BBA	t	58 500
BBSG	t	3 600
GB 0/14	t	122 200
Béton BC5	m³	16 9000
Béton BC2	m³	5 700
Enduit de cure	m²	42 300
Rabotage chaussée (couches sacrificielles)	m²	273 900
Géogrille	m²	145 800
Sable bitumineux	m²	59 500
Enduit bicouche	m²	8 600
Remblai béton autocompactant (entre ancien et nouveau CAF piste + comblement CAF piste)	m³	1 400

7 ASSAINISSEMENT PLUVIAL

Le diagnostic des réseaux existants a révélé :

- Un état très dégradé des ouvrages,
- Des conduites vétustes,
- Des infiltrations et effondrements localisés.

Une rénovation complète du système d’assainissement pluvial est donc nécessaire.

Les enjeux principaux sont :

- Garantir l’évacuation des eaux de ruissellement,
- Eviter tout risque pour la circulation des aéronefs,
- Limiter les impacts environnementaux.

Les contraintes spécifiques aux plateformes aéronautiques incluent notamment :

- La maîtrise du péril aviaire,
- La compatibilité avec les servitudes aéronautiques,
- L'intégration dans les bandes de piste.

Postes significatifs de l'assainissement pluvial :

Désignation	U	Quantité
Tranchée drainante	ml	7 800
Canalisation BA – tous diamètres	ml	4600
Cadre BA – Toutes dimensions	ml	1400
CAF – tous diamètres	ml	9300
Sujétions de blindage	ml	6 500
Regard de visite Diamètre 1000 pour cana avec DN<800mm	U	120
Regard de visite pour cana avec DN>800mm	U	65
Regarde de visite sur dalot	U	50
Traversée de chaussée amiantée (piste ou taxiway)	ml	1 200
Remblai béton de tranchée autocompactant sous traversée de piste	ml	1 200
Remblai béton autocompactant canalisation existante sous traversée piste ou taxiway	ml	880
Création de fossé	ml	550
Reprofilage de fossé existant	ml	700
Bassin de traitement	U	8

8 BALISAGE DIURNE, BALISAGE LUMINEUX, EQUIPEMENTS ET RESEAUX DIVERS

Les travaux portent sur la mise à niveau et la modernisation du système de balisage aéronautique de la base aérienne, incluant :

- Le balisage diurne réglementaire,
- Le balisage lumineux des infrastructures aéronautiques,
- Les équipements électriques associés,
- Les réseaux d'alimentation et de commande.

L'objectif est de garantir :

- La sécurité des opérations aériennes,
- La conformité aux normes aéronautiques,
- La fiabilité des installations dans la durée.

Balisage diurne

L'ensemble des marquages sur le périmètre de l'opération sera refait à neuf.

Les travaux comprennent notamment :

- La remise en conformité du marquage au sol (piste, taxiways, aires de stationnement, aires de demi-tour, route de service),
- La mise à niveau des dispositifs de signalisation diurne,
- L'adaptation du balisage aux nouvelles géométries des chaussées.

Ces interventions doivent garantir :

- La lisibilité des trajectoires de circulation des aéronefs,
- La compatibilité avec les normes aéronautiques en vigueur,
- La cohérence avec le balisage lumineux.

Balisage lumineux

Le balisage lumineux permet la guidance des aéronefs lors des opérations de nuit ou de visibilité réduite.

Le projet prévoit :

- Le remplacement des feux existants,
- L'installation de nouveaux dispositifs lumineux sur les infrastructures modifiées ou créées,
- L'adaptation des équipements aux contraintes opérationnelles de la base.

Les équipements concernés incluent notamment :

- Feux de bord de piste,
- Feux de seuil et d'extrémité,
- Feux de taxiways,
- La rampe d'approche,
- Dispositifs lumineux des aires de stationnement.

La modernisation vise à améliorer :

- La fiabilité et la cybersécurité des installations,
- La maintenance des équipements,
- La sécurité des déplacements d'aéronefs.

Réseaux électriques et équipements associés

Les installations de balisage reposent sur un ensemble de réseaux et d'équipements électriques spécialisés, comprenant :

- Les réseaux d'alimentation des feux aéronautiques,
- Les câblages enterrés et fourreaux techniques,
- Les postes électriques et armoires de commande,
- Les équipements de régulation et de contrôle.

Les travaux incluent :

- La réhabilitation ou la création de réseaux HT et BT,
- L'adaptation aux nouveaux aménagements de chaussées,
- L'amélioration de la fiabilité de l'alimentation électrique HT et BT.

Une attention particulière devra être portée à :

- La compatibilité avec les installations existantes,
- La continuité de service pendant les travaux,
- La maintenance et l'accessibilité des équipements.

Postes significatifs du balisage :

Désignation	U	Quantité
Panneau aéronautique lumineux y.c. massif béton, aire de propreté, câblages TI et connecteurs	U	40
Feu de balisage lumineux hors-sol y.c. massif béton, aire de propreté, câblages TI et connecteurs	U	430
Feu de balisage lumineux encastré y.c. massif béton, aire de propreté, câblages TI et connecteurs	U	210
Câbles primaires de balisage	ml	70 000
Régulateur de balisage	U	20
Dépose de feux de balisage existants (y.c. TI, connecteurs, câbles associés)	U	770
Alimentation et commande feux de signalisation routière	ml	9 800

9 ECLAIRAGE

Le projet prévoit la réhabilitation et l'adaptation des installations d'éclairage existantes, ainsi que la mise en place de nouveaux dispositifs sur les zones créées ou modifiées.

L'éclairage concerne principalement les aires opérationnelles de la base aérienne, notamment :

- Les aires de stationnement des aéronefs,
- Certaines zones de circulation au sol,
- Les zones techniques et opérationnelles associées.

Les nouvelles infrastructures créées dans le cadre du projet devront également être équipées de dispositifs d'éclairage adaptés.

Installations d'éclairage

Les dispositifs d'éclairage comprennent notamment :

- La mise en place de mâts de grande hauteur de 30 m, ou inférieur afin de respecter le PSA (Objectif de 20 lux uniforme pour les AST (EH), (EAM), (A330-MRTT) et (HM4),
- Le remplacement des projecteurs existants par des projecteurs à source LED,
- Les réseaux d'alimentation électrique,
- Les armoires de commande et de gestion des installations.

Réseaux électriques associés

Les installations d'éclairage s'appuient sur un réseau électrique spécifique, comprenant :

- Des lignes d'alimentation enterrées,
- Des fourreaux et chambres de tirage,
- Des armoires de distribution et de commande.

10 POINTS SINGULIERS

10.1 Traversées de destruction

La piste principale est munie de traversées de destruction. Elles permettent, en cas de conflit ou de menace stratégique, de rendre rapidement la piste inutilisable pour l'ennemi.

Il est prévu un comblement de ses traversées par :

- Un recépage du couronnement des chambres existantes sur 30 cm environ,
- La mise en place d'une plaque fonte ou acier 1.0m x 0.7m pour obturer la traversée existante,
- Le comblement par de la GNT 0/31.5,
- La mise en place d'un Géotextile type 9 ; et cela 1.0 m. au-delà de la chambre existante avant la mise en œuvre des couches de rechargement au-dessus,
- Le comblement des chambres associées.

10.2 Dépose du Ponton de l'étang de PALO

La dépose du ponton est prévue au moyen d'un héliportage des éléments de la structure, permettant d'extraire les différents composants directement depuis l'ouvrage vers une zone de réception située sur la base.

Cette solution vise à limiter les interventions lourdes dans le cours d'eau et les zones sensibles, tout en permettant une évacuation rapide des éléments démontés vers une plateforme de recyclage.

Certaines interventions resteront nécessaires au niveau du cours d'eau :

- Accès ponctuel pour la découpe de la structure et des contreventements,
- Réalisation d'une plateforme de préparation et de réception des éléments déposés,
- Utilisation possible d'une petite embarcation non motorisée pour les opérations de découpe.
- Recépage des appuis...

Pour information la masse totale d'une travée approche les 8T. En évacuant chaque travée éléments par éléments, la masse maximale à hélitreuiller approcherait des 4 tonnes et une longueur de 30m.

10.3 Radar Centaure

Le Radar Centaure présent sur la base émet des ondes électromagnétiques de forte puissance pouvant générer des perturbations dans son environnement proche, en particulier dans l'axe du faisceau. Ces émissions sont susceptibles d'affecter les équipements électroniques sensibles.

Elles peuvent entraîner des dysfonctionnements temporaires ou des dégradations de performance des appareils de chantier (guidage GPS, capteurs, stations topo, lasers, radio, télécommandes, etc.).

Le phasage des travaux dans la zone de servitude du CENTAURE (Un quart de la piste, un quart de ALPHA, CHARLIE, MIKE, NOVEMBRE, AST EAM...) sera largement dépendant de la solution de substitution retenue par la Maîtrise d'Ouvrage :

- Remplacement par un radar pendant toute la durée du chantier,
- Utilisation d'un autre radar,
- Coupures plus ponctuelles à caler à l'avance.

10.4 Contraintes de l'Escadron Hélicoptère (EH)

Le phasage devra intégrer :

- Disponibilité permanente d'une bande revêtue sur ALPHA entre MIKE et ECHO de 800m pendant la fermeture de piste pour circulation hélico en mode dégradé, avec mise en place d'un marquage temporaire,
- Réservation d'un couloir de largeur minimale 20m pour la sortie et la circulation des machines devant les hangars,
- Besoin d'un accès carburant permanent avec approvisionnement par camion-citerne. Les pleins pourraient être faits là où l'activité sera potentiellement déportée (à priori en HM4),
- L'emprise du futur EHNG. Les contraintes associées à ce périmètre seront à définir par la MOA.

11 EXIGENCE LINGUISTIQUE

Dans le cadre des travaux réalisés en emprise aéroportuaire militaire, la maîtrise de la langue française est exigée à minima pour l'encadrement de chantier (chef de chantier, conducteur de travaux, chef d'équipe).

Cette exigence vise à garantir la bonne compréhension et la transmission des consignes de sécurité, des procédures d'urgence et des instructions émises par la maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage et les autorités militaires, dans un environnement présentant des risques spécifiques.

L'encadrement devra être en mesure d'assurer une communication claire, immédiate et fiable avec l'ensemble des intervenants, ainsi que la traduction et la diffusion des consignes auprès du personnel ne maîtrisant pas le français. Le non-respect de cette exigence pourra entraîner l'exclusion de l'encadrement concerné du chantier.

12 PLANNING ET PHASAGE

12.1 Organisation générale du planning

Le planning prévisionnel de l'opération a été établi afin de garantir la réalisation des travaux tout en prenant en compte les contraintes opérationnelles de la base aérienne, les enjeux environnementaux (mesures spécifiques liées à la biodiversité et saisonnalité à satisfaire sur le décapage) et les enjeux logistiques d'approvisionnement des matériaux.

L'opération comprend trois grandes étapes :

- Une période de préparation du chantier d'environ 6 mois,
- Une phase de travaux avec fermeture de piste d'environ 7 mois, correspondant au cœur de l'opération,
- Des phases de travaux avec piste ouverte permettant d'intervenir sur les autres zones de la plateforme.

Le phasage vise à sécuriser la production des matériaux, maîtriser la durée de fermeture de la piste et limiter l'impact sur l'exploitation de la base.

12.2 Approvisionnement des matériaux

La réfection des chaussées aéronautiques nécessite des volumes de matériaux très importants, notamment pour la piste et le taxiway ALPHA.

Les principaux ordres de grandeur sont :

- Environ 185 000 tonnes d'enrobés,
- Environ 20 000 m³ de béton,
- Environ 220 000 tonnes de granulats pour les matériaux nobles des chaussées aéronautiques.

La constitution des stocks nécessite une longue période d'approvisionnement.

Afin de sécuriser le chantier, une période de fabrication et de stockage d'environ 6/8 mois est prévue pour constituer le stock de granulats nécessaire aux travaux de la piste.

La zone fait l'objet de variations saisonnières des flux de trafic « Haute saison / Basse saison » qui peuvent faire chuter les réserves de capacité de la RT10 de façon importante.

Des épreuves de formulation des enrobés et des bétons sont réalisées pendant cette phase afin de vérifier la conformité des matériaux avant leur mise en œuvre.

Une emprise est réservée à proximité du chantier pour l’installation de chantier. Des centrales mobiles enrobés et bétons pourront y être installées.

12.3 Rendement

Les contraintes de l’opération imposent des cadences de production et de mise en œuvre importantes. Les rendements minimums à justifier sont les suivants :

- Application d’enrobé : 3 500T/j à 4 000T/j
- Mise en œuvre de béton pour chaussée rigide BC6 : 250 à 300 m³/j

12.4 Fermeture de la piste

La fermeture de la piste constitue la phase critique du chantier, avec une durée estimée à environ 7 mois de travaux effectifs.

Durant cette période sont réalisés les travaux les plus structurants :

- Réalisation des collecteurs pluviaux et traversées de piste,
- Création et dévoiement des réseaux techniques,
- Démolition des raquettes de retournement,
- Travaux de terrassement et de renforcement des chaussées,
- Encapsulage des chaussées souples amiantées,
- Réalisation des chaussées rigides aux seuils de piste,
- Création des accotements,
- Reprofilage des prolongements d’arrêt,
- Reprofilage et engazonnement des bandes de piste,
- Installation du balisage lumineux et de la rampe d’approche,
- Réalisation du marquage diurne.

12.5 Phasage des travaux

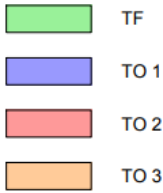
Les travaux sont organisés en quatre phases principales.



12.6 Tranche ferme

Cette phase est réalisée en fermeture de piste et concerne principalement les zones suivantes :

- la piste,
- le taxiway ALPHA,
- les bretelles B, C, D, E, N, M et S.



Toutefois, la portion du taxiway ALPHA comprise entre M et E est réalisée préalablement à la fermeture de la piste, afin de répondre aux contraintes liées à l’Escadron Hélicoptère (§10.4).

12.7 Tranche optionnelle 1

Cette phase concerne :

- AST MRTT,
- AST EAM,
- AST HM2 à HM4

12.8 Tranche optionnelle 2

La dernière phase concerne les zones périphériques de la plateforme :

- L’aire de stationnement fret sensible,
- AST hélicoptères,
- Aire de lavage chasseur et Hélico

12.9 Tranche optionnelle 3

La dernière phase concerne les zones périphériques de la plateforme :

- La zone chasseurs OTAN.
- Aire atterrissage hélicoptère en terrain sommaire,
- Aire de point fixe
- Taxiway Z

13 COACTIVITE PENDANT LES TRAVAUX

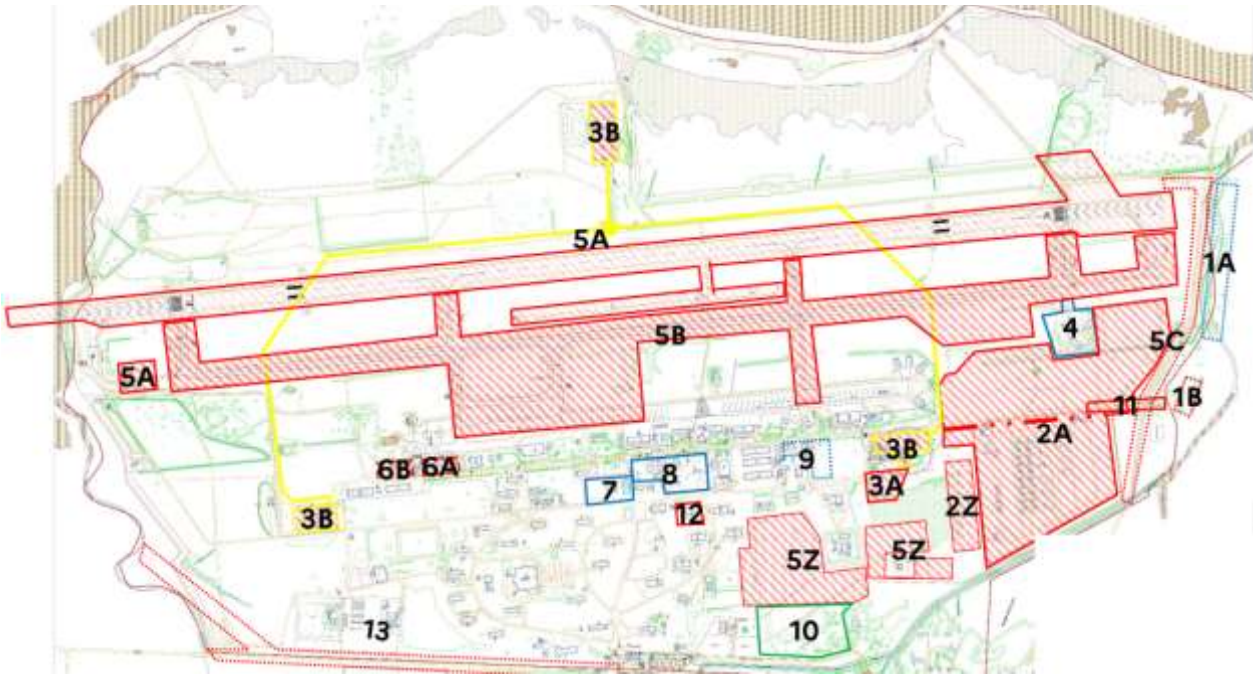
L’opération de rénovation des chaussées aéronautiques et du balisage s’inscrit dans un contexte d’intervention sur une base aérienne en exploitation, au sein de laquelle plusieurs opérations significatives pourront être conduites simultanément.

La réalisation des travaux devra ainsi intégrer des situations de coactivité avec d’autres marchés ou opérations d’infrastructure connexe susceptibles d’être engagés par la maîtrise d’ouvrage sur la base aérienne.

La gestion de ces interfaces constituera un enjeu important pour la planification et l’organisation du chantier.

Nota : un marché dédié à la mise en œuvre de certaines mesures de la séquence ERC sera en interface avec ces travaux.

Plan de repérage des projets connexes envisagés en simultané à la présente opération.



Intitulé des projets :
1A : consolidation de la route de la mer
1B : démantèlement ancienne STEP
2A : DPMu unique
2Z : installations de chantier 2A
3A : extension NTI SEO
3B : modernisations dépôts (KMER, K1 et K2)
4 : PD
5A : piste principale+ aire terrain sommaire
5B : TWY + AST
5C : clôture ZP
5Z : installations de chantier projet 5A & 5B
6A : EHNG - Adaptation du hangar actuel
6B : EHNG - Construction bâtiment plongeur
7 : PC base
8 : EP NG
9 : escadrons NG
10 : ferme solaire (opérateur privé)
11 : REUT
12 : contrat de performance énergétique + chaufferie biomasse
13 : fossé nord ouest

Légende des contours des formes hachurées :

- rouge : projets nécessitant un dossier ENV
- jaune : projets sous MOA SEO et nécessitant un dossier ENV
- bleu : projets ne nécessitant pas d’autorisation ENV
- vert : projet porté par un opérateur privé
- Aucun remplissage = absence de DEP
- Trait continu : projets programmés et financés avant 2032
- Trait pointillé : projets en étude financés post 2032