

## COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND CHATEAUDUN

### MARCHE PUBLIC DE CONCEPTION – REALISATION PROGRAMME GENERAL AVRIL 2024

#### Préambule : Objectif de la mission

Dans le cadre de la redynamisation du site de l'aérodrome de Châteaudun, et plus précisément sur la possibilité d'installer une ou plusieurs sociétés de maintenance aéronautique, la Communauté de communes du Grand Châteaudun<sup>1</sup> et la société publique locale Air Châteaudun<sup>2</sup>, ont commandé une étude de faisabilité complète, permettant de vérifier leur capacité propre à accueillir ces entreprises en modifiant légèrement ou plus lourdement les installations existantes.

Ainsi, le Maître d'Ouvrage a décidé de réfléchir à la réhabilitation / extension des hangars existants dans le but d'accueillir les activités d'un preneur potentiel souhaitant développer une structure de maintenance aéroportuaire sur le site de l'aérodrome de Châteaudun.

L'étude de faisabilité a porté sur l'analyse du montage juridique et financier du projet, des besoins techniques et opérationnels, de la prise en compte des autorisations administratives, des grands équilibres financiers et du calendrier de déploiement de l'opération.

Le présent document est un extrait de cette étude de faisabilité, limité à l'analyse qui a été menée pour le hangar HM2. Les parties spécifiques relatives aux autres hangars et bâtiments ont été volontairement supprimées.

<sup>1</sup> La communauté de communes du Grand Châteaudun, propriétaire/exploitant de l'aérodrome est désignée dans tout le document sous le terme du Grand Châteaudun

<sup>2</sup> La SPL Air Châteaudun, chargée de l'exploitation aéroportuaire, de l'entretien et de l'accompagnement du développement du site est désignée sous le terme Air Châteaudun

## Introduction :

La Base aérienne 279 de Châteaudun a été définitivement fermée à l'été 2021. L'aérodrome de 400 hectares a ensuite été transféré de l'État vers le Grand Châteaudun le 1<sup>er</sup> octobre 2022.



Le foncier concerné constitue **400 hectares d'un seul tenant** et dispose d'une piste principale de 2300 mètres, près de **70 000 m<sup>2</sup> de hangars aéronautiques** (de bord de piste) en bon état, des « hangaretttes » équipées de systèmes de contrôle de l'hygrométrie en état de fonctionnement, **12 000 m<sup>2</sup> de bureaux et ateliers répartis dans plusieurs bâtiments**, un **bâtiment d'hébergements de 120 chambres**, un **bâtiment de restauration collective**, un **bâtiment destiné à devenir un petit centre des congrès** et une **collection-musée unique** regroupant une cinquantaine d'avions de combat en service dans l'Armée de l'air depuis 1945 (le conservatoire *CANOPEE*).

La démarche globale sur l'ensemble de ce site est de parvenir à créer un écosystème aéronautique, un centre de compétitivité, autour des nouvelles technologies, tout en préservant une place prépondérante à la nature.

En matière d'environnement, une zone de protection d'environ 150 ha au cœur des chaussées aéronautiques et des espaces de dégagement est en cours de constitution afin de continuer à préserver des espèces (faune, flore) et des habitats naturels spécifiques présentant des enjeux forts de biodiversité.

Avec sa piste de plus de 2000 mètres de long (et 45 m de large), Châteaudun dispose aussi d'un atout majeur, permettant d'accueillir des aéronefs de la classe monocouloir (Airbus A320 par exemple). Cette piste et les hangars qui la bordent, offrent un fort potentiel d'accueil d'activités aéro-industrielles (dont la maintenance en ligne), permettant de répondre aux saturations foncières des aéroports parisiens.

Actuellement, ces infrastructures accueillent une aviation légère de tourisme et quelques activités logistiques (entrepôt) autour de l'aéronautique. De plus, une centrale photovoltaïque de plus de 83 hectares est en cours de construction par EDF ENR. Dès 2025, sa capacité d'une puissance de 108 MWc permettra la production d'une électricité décarbonée équivalente aux besoins des habitants du Grand Châteaudun.

Ce patrimoine et ce foncier massifs bénéficient d'un projet de développement progressif porté par le Grand Châteaudun. Afin d'assurer la gestion de ce foncier, la Société publique locale Air Châteaudun a été créée. Les élus souhaitent ainsi redynamiser l'économie du territoire, via « un développement raisonnable et raisonné » de l'aérodrome.

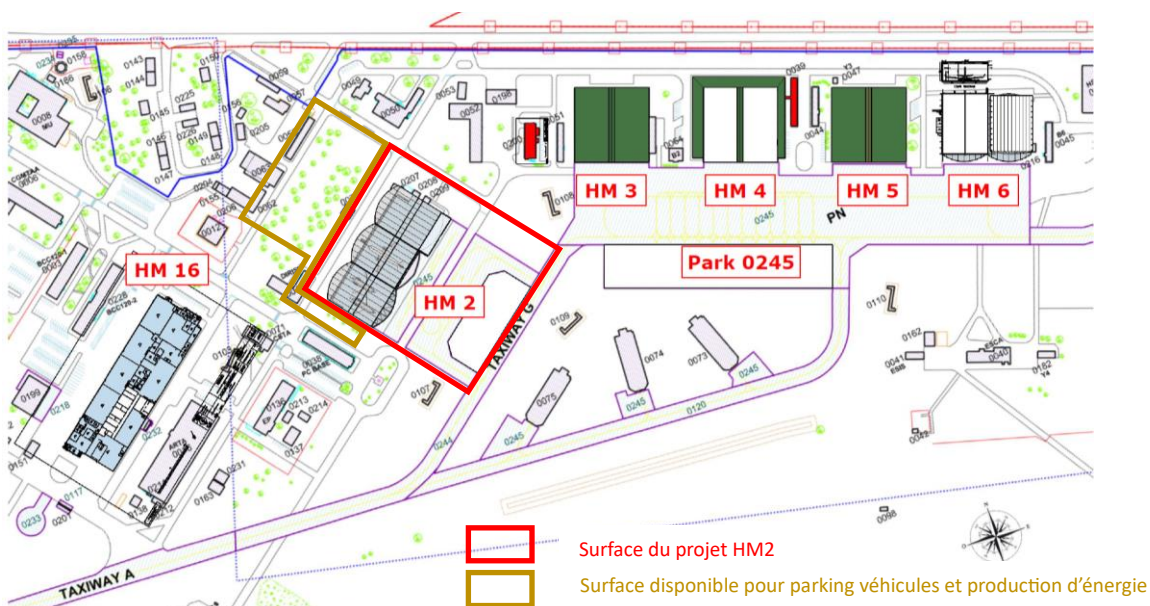
Sur ce site conséquent, les projets de développement sont et seront à la mesure des enjeux de réhabilitation des installations existantes. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de réhabilitation du Hangar HM2.

La présente faisabilité porte donc sur la capacité de modifier les installations existantes du Hangar HM2 pour permettre l'accueil d'un ou plusieurs groupes aéronautiques et industriels candidats pour porter des projets de prestations de services dans le secteur de la maintenance aéronautique.

Pour cela, la Maîtrise d'Ouvrage établira dans un premier temps un état des lieux de la situation existante, avant d'identifier les évolutions techniques nécessaires de ce hangar permettant de lancer sa commercialisation (location d'espaces). Il mènera ensuite une réflexion avec le Grand Châteaudun sur ses orientations de programmation, en détaillant le montage juridique, la nature et l'ampleur des investissements envisagés, et un calendrier prévisionnel.

## I – État des lieux de la situation existante :

L'assiette foncière du projet porte sur le hangar HM2 existant situé en bord de piste, ainsi que sur les parkings extérieurs situés devant ce hangar. Un complément de terrain situé sur les espaces verts existants permettra, pour partie, d'y accueillir la future production d'énergie (chauffage, ECS) ainsi que des places de stationnement du projet. Le plan ci-dessous présente cette assiette foncière réservée pour le projet, et répertorie les différents hangars existants :



## Le bâtiment HM2 :

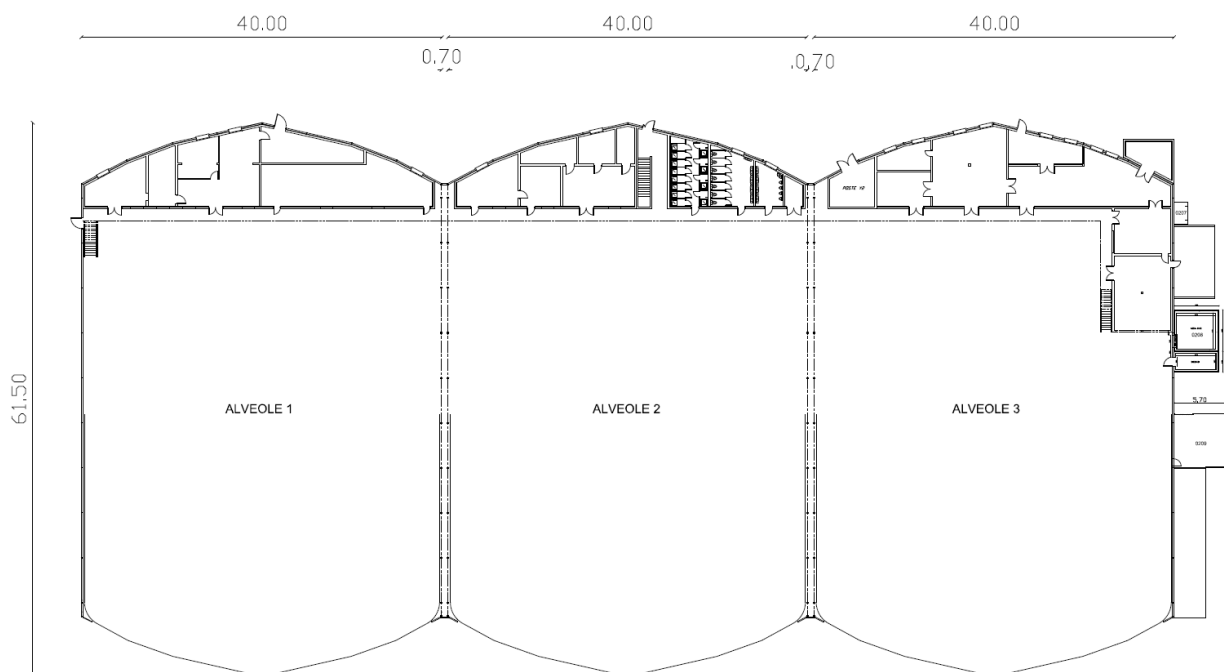
Situé en bord du taxiway G, à l'écart du parking dit P2 (publications aéronautiques), ce hangar « demi-tonneaux » dispose de 3 travées principales, d'ateliers au rez-de-chaussée et de bureaux en étage. D'une capacité de 3 unités de 2.200 m<sup>2</sup> chacune, disposant d'une hauteur sous poutrelles de 7,50 m, et de larges portes s'ouvrant en totalité, il est constitué d'un dallage béton dont la résistance doit permettre de recevoir le stationnement de nombreux avions.

Des ateliers techniques de fabrication, de maintenance et d'entretien ont été développés au rez-de-chaussée et au fond de chaque alvéole, comme les présentent les plans ci-après. Au-dessus, accessibles depuis des escaliers et une passerelle métalliques, ont été aménagés des espaces de bureaux et des locaux communs.

La couverture à deux pentes des trois travées a été récemment remplacée, et dispose désormais d'un isolant. Cependant, les menuiseries extérieures, les chéneaux ainsi que les équipements de défense contre l'incendie n'ont pas été remis en état.

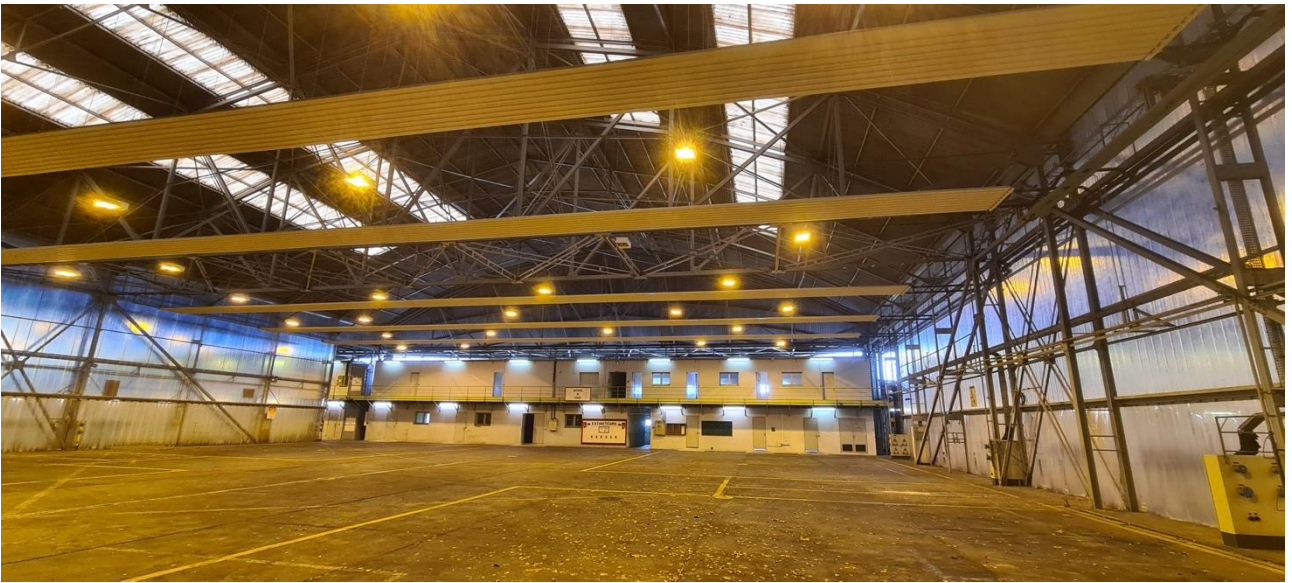
Le projet devra donc intégrer ces travaux sur le clos et couvert du bâtiment. De plus les façades sont restées dans leur configuration ancienne. Le Maître d'Ouvrage réfléchit à rénover son aspect extérieur.

## Plan du Hangar HM2



Les nombreuses photos ci-dessous présentent l'état actuel du hangar HM2.









Des relevés complémentaires ont été effectués afin de définir précisément les hauteurs libres au niveau des portes et sous les poutrelles. Elles sont respectivement de 7,50 m et de 8,50 m.

Ces hauteurs permettent d'accueillir une flotte limitée d'aéronefs, car le fuselage et la dérive des avions de plus grandes tailles, ne peuvent pas passer les portes existantes. Le projet devra donc intégrer des travaux de reprise de la charpente existante, ainsi que la modification structurelle des portes afin de pouvoir faire rentrer d'autres appareils.

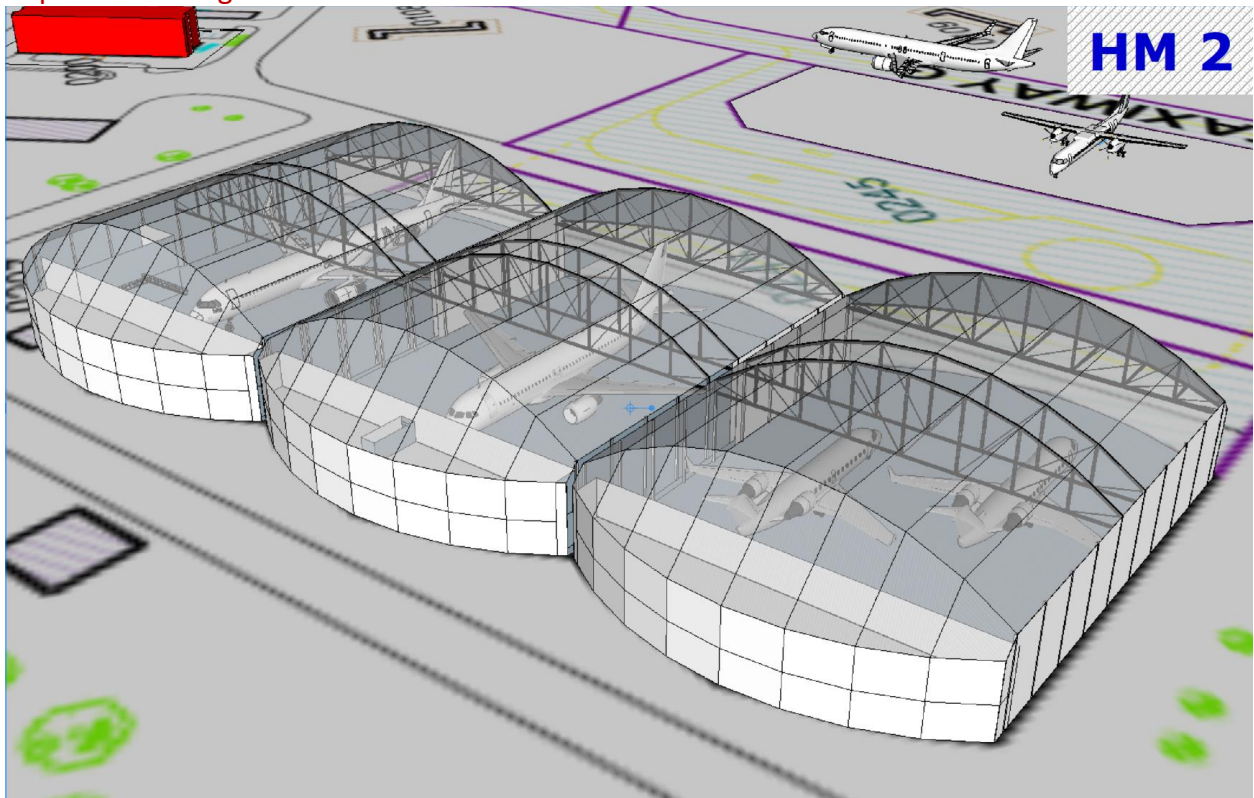




Le dossier technique qui sera fourni aux trois groupements admis à concourir, précisera le modèle d'avions dont les caractéristiques techniques et de dimensions devront être prises en compte, pour que chaque groupement puisse définir les travaux à réaliser.

En simulant plusieurs hypothèses d'aéronefs, leurs caractéristiques ont permis de simuler une première maquette en trois dimensions de ce hangar qui dont les vues principales sont présentées ci-dessous :

### Maquette 3D Hangar HM2



Ce bâtiment dispose donc d'une surface très importante permettant d'accueillir théoriquement des modèles d'avions jusqu'à l'Airbus A320 ou le Boeing B737. Toutefois, les portes existantes et la structure en poutrelles limitent actuellement son accès, étant donné ses hauteurs d'accès.

Les candidats admis à concourir proposeront donc des solutions techniques appropriées pour accueillir les modèles d'avions retenus par le Maître d'Ouvrage, et offrir des travées techniques susceptibles de recevoir des activités de maintenance et d'entretien aéronautiques.

## II – Capacités techniques des existants pour les remettre en commercialisation

Cette étude de faisabilité a permis de clarifier les potentiels et les capacités du HM2. A partir de ce constat, plusieurs hypothèses ont été présentées au Maître d'Ouvrage afin de cerner les différentes options de redynamisation qui se présentaient à lui.

### Le bâtiment HM2 :

Ce hangar, composé de trois alvéoles aux dimensions offrant le potentiel d'accueillir des avions jusqu'à ceux de la classe des A320 ou B737, est le plus grand des bâtiments de la zone dite aéro-industrielle. Cette capacité surfacique permet d'envisager l'accueil d'un panel assez large d'aéronefs (avions d'affaires, avions de ligne, ...).

Afin de disposer de trois aires techniques adaptées aux métiers de l'entretien et de la maintenance aéronautique, la plateforme de travail, équipée d'un sol en dalles de béton, nécessitera notamment des travaux de reprise et de confortation, ainsi que la redistribution des caniveaux et des réseaux collecteurs, et pour terminer la mise en œuvre d'une résine. Une vérification de la portance de l'ensemble de la surface du hangar sera également nécessaire.

Les distributions des énergies seront également à revoir selon le programme de travaux envisagé, principalement du fait de l'évolution des normes et réglementation en vigueur. L'éclairage sera aussi repris afin de bénéficier des avantages produits sur les consommations énergétiques par les équipements en LED.

La couverture de l'ensemble du hangar a été refaite récemment. Seuls des ouvrants de désenfumage (inexistants) et les chéneaux d'évacuation des eaux pluviales seront à reprendre. La charpente est encore en bon état et pourrait être conservée pour l'accueil d'aéronefs dont la hauteur serait inférieure à son arase basse, soit moins de 7,50 m. Les menuiseries extérieures sont également à changer.

Les portes d'accès au parking avion sont à remplacer dans le cadre d'un projet d'envergure, mais peuvent encore fonctionner pour des usages plus réduits, de la mise en station temporaire ou du stockage d'aéronefs de petites dimensions.

Toute la production d'énergie du site, de manière générale, est à modifier. En effet, les anciennes chaudières au fuel sont à remplacer par des équipements plus performants et moins polluants de type Pompes à chaleur.

Les espaces d'ateliers et de bureaux doivent être réhabilités et adaptés à une future utilisation du hangar. Pour cela, une fois les menuiseries extérieures reprises, chaque espace devra recevoir une réhabilitation complète depuis l'isolation jusqu'aux revêtements de sols et la peinture.



La façade extérieure fera également l'objet d'une rénovation envisagée, *a minima*, sous la forme d'une peinture du bardage métallique.

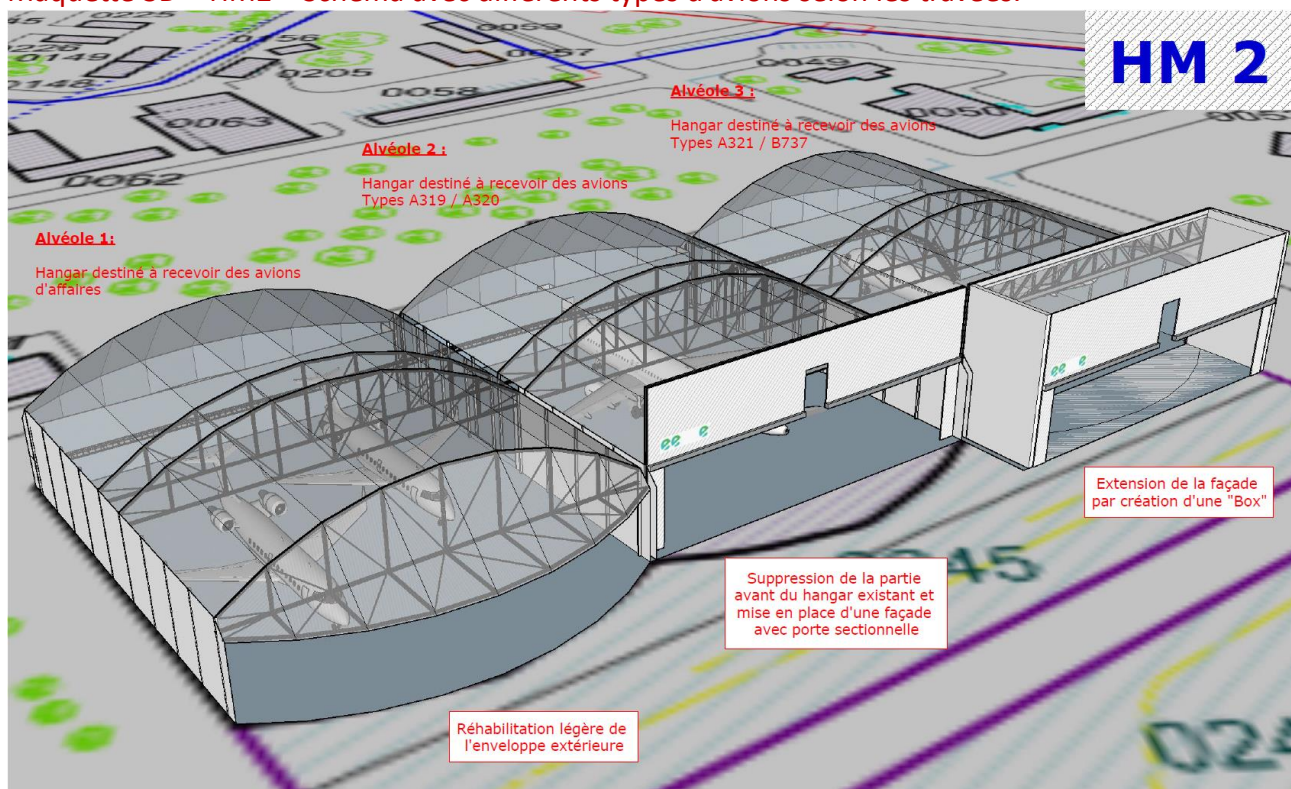
Toutefois, pour pouvoir utiliser tous les avantages des dimensions de la plateforme, et recevoir des avions de type A321 Néo, il sera indispensable de revoir la charpente, les portes principales, et de concevoir une extension en partie avant du hangar.

Ainsi, selon les modèles d'aéronefs retenus par le Maître d'Ouvrage pour servir de base au dimensionnement du hangar, les groupements admis à concourir adapteront leur projet afin de répondre aux objectifs définis.

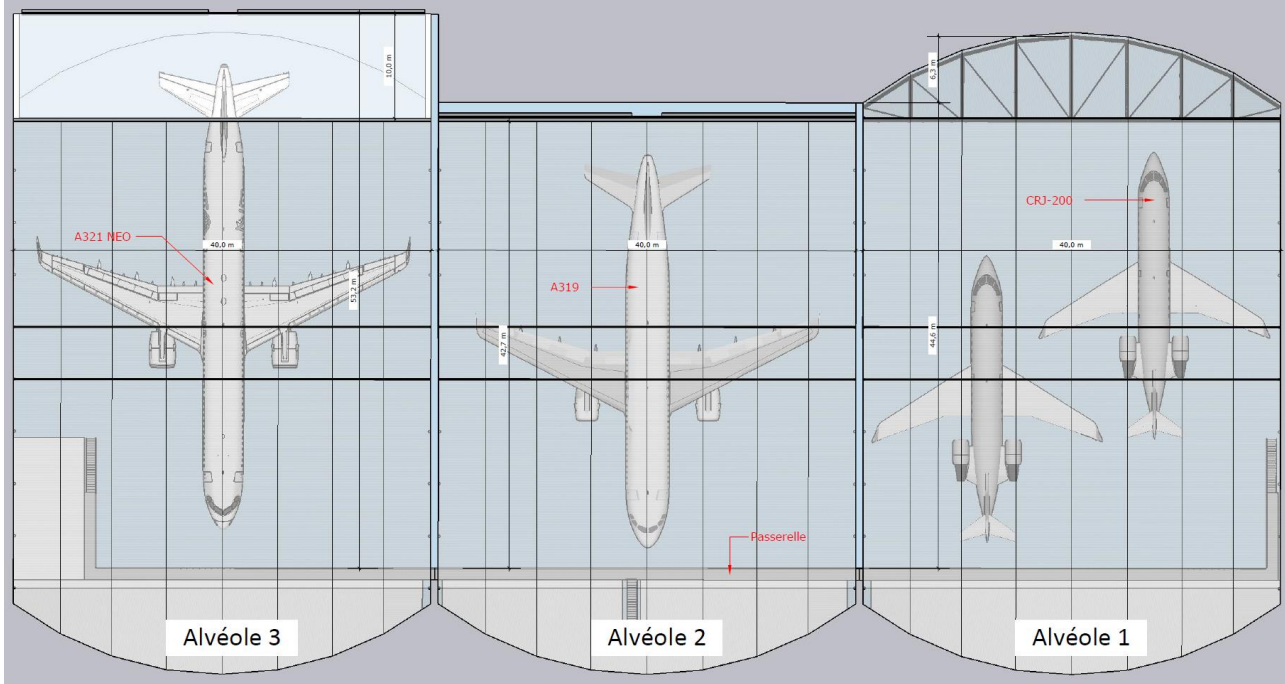
Le schéma ci-dessous présente trois options possibles sur ce hangar :

- La conservation de son volume actuel,
- La modification des portes et de la charpente permettant une extension future,
- Une extension du volume par l'ajout d'un module de 10 m (l) x 40 m (L) x 16 m (h), en façade avant.

Maquette 3D – HM2 – Schéma avec différents types d'avions selon les travées.



Cette dernière hypothèse permettrait (Alvéole n° 3), comme le montre la maquette 3D, de placer en maintenance des avions de type A321 Néo. De ce fait, ce hangar HM2 présente une opportunité à moindres coûts de développer une activité d'entretien et de maintenance soutenue sur de nombreux modèles d'aéronefs.



### Les espaces de stationnement des aéronefs :

Le Parking 245, au droit du HM2 est dénommé P2 dans la documentation aéronautique. Sa position devant le taxiway G le rend accessible moyennant de faibles aménagements. Cependant, le maître d'ouvrage conduit actuellement une étude permettant de confirmer son utilisation par les avions les plus contraignants en matière de résistance de chaussée et de giration. Cette étude sera disponible au début du concours.

Par fort vent, les aéronefs stationnés en extérieur doivent pouvoir être arrimés. Le projet HM2 intègrera l'installation d'ancrages d'arrimage sur le parking P2.





### Le stationnement des véhicules des salariés du hangar HM2 :

Les stationnements des véhicules des salariés devront également être pris en compte, ce qui nécessitera l'aménagement de plusieurs places de parkings sur des espaces actuellement enherbés. L'infiltration des eaux pluviales, la pose d'ombrières photovoltaïques, ainsi que la distribution de bornes de recharges électriques seront à étudier dans le cadre du projet.

### La production d'énergies :

La programmation de travaux sur les hangars obligera le Maître d'Ouvrage à repenser totalement sa production d'énergies générale du site, ainsi que leur distribution.

Pour des raisons évidentes de mises aux normes et d'économies de consommation, cette production devra se tourner vers des équipements durables utilisant les énergies non-fossiles.

Une distribution centralisée pourrait également être envisagée selon la nature des projets. Il est également possible de créer de petites productions individualisées par hangar ou par groupe de bâtiments selon la faisabilité des futurs projets.

### Conclusion :

Quel que soit le projet envisagé pour la redynamisation du hangar HM2, des travaux conséquents sont à programmer. Les caractéristiques du bâtiment existant, ainsi que son potentiel d'exploitation offrent effectivement de multiples possibilités au Maître d'Ouvrage public pour développer une future activité de maintenance aéronautique.

Afin de caler sa commercialisation, sur les bases de ce constat, le Grand Châteaudun et Air Châteaudun ont défini leurs orientations de programmation décrites dans le paragraphe suivant.

### III – Orientations de programmation du Grand Châteaudun

La redynamisation du site passe prioritairement par la définition des grandes orientations de programmation validée par le Maître d'Ouvrage public, une fois établies les différentes options techniques et financières qui se présentent à lui.

Différents montages juridiques et financiers sont également envisageables, de la mise en location des espaces et des volumes réhabilités par la puissance publique au travers d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT), à la mise à disposition d'un foncier au travers d'une AOT, laissant libre champ à un opérateur privé de proposer un projet technique susceptible de convenir au Maître d'Ouvrage.

Sur la base de ces éléments, le Grand Châteaudun et Air Châteaudun ont donc exprimé une orientation de programmation ainsi que des priorités de mise en œuvre.

### Les orientations de programmation :

Les souhaits exprimés par le Maître d'Ouvrage afin d'assurer la redynamisation du site consistent notamment à :

- Conserver en pleine maîtrise un maximum d'espaces et de volumes de bâtiments pour les commercialiser à la location,
- Favoriser un développement cohérent et progressif de cette redynamisation,
- Développer un pôle industriel (écosystème aéro-industriel) d'entretien et de maintenance aéronautiques,
- Maîtriser les nuisances sonores et de pollution au regard des populations voisines,
- Définir un projet en lien avec les capacités financières du Maître d'Ouvrage, et dans un calendrier cadré, permettant de bénéficier des aides et subventions disponibles,
- Engager une commercialisation ciblée sur des projets pérennes,
- Développer des productions d'énergies modernes et non-fossiles,
- Préserver l'environnement et la biodiversité sur le site autour d'un pôle aéro-industriel structurant,

Ainsi, sur ces bases stratégiques, et au regard des capacités de chaque bâtiment, le Maître d'Ouvrage a choisi de concentrer prioritairement ses efforts d'investissement sur le hangar HM2, les espaces de stationnements d'aéronefs, la production d'énergies, les infrastructures de la piste, ainsi que les équipements des installations aéroportuaires.

#### Le cadre juridique :

La prise en charge des travaux du HM2, directement par le Maître d'Ouvrage oriente donc le montage juridique et financier vers des contrats et des marchés de travaux dans le respect du Code de la Commande Publique.

AMO : Ne disposant pas d'une équipe suffisamment étoffée pour assurer seul le montage, la gestion et le suivi complet de cette opération, le Maître d'Ouvrage sera accompagné d'un Assistant Maître d'Ouvrage. Une consultation de type marché à procédure adaptée est en cours de réalisation au moment de la rédaction de ce document. Le titulaire de ce marché sera désigné au moment du lancement de la phase concours sur avant-projet sommaire (APS) des trois candidats admis à concourir dans le cadre du marché de conception/ réalisation de la réhabilitation du HM2. Voir paragraphe V ci-dessous.

A l'issue de la sélection du lauréat, le contrat de conception-réalisation sera signé dans les conditions et selon les modalités convenues.

Lorsque l'ensemble des partenaires aura été retenu, l'équipe projet engagera les missions de conception, de dépôt, d'obtention et de purge des autorisations administratives, puis de réalisation des ouvrages.

La nature de ces travaux a été calibrée dans le cadre de la présente étude de faisabilité. Des estimations financières ont été établies pour approcher les montants d'investissements à engager. Ils sont repris dans le paragraphe suivant.



## Le calendrier prévisionnel :

Le montage d'une opération immobilière de cette envergure nécessite également la mise en place d'un calendrier prévisionnel, fixant les grandes étapes du projet. Selon les hypothèses définies ci-avant, il se définit comme suit :

- Validation de l'étude de faisabilité : Décembre 2023
  - Recrutement d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage :
  
- Lancement de la consultation de l'AMO : Mars 2024
- Remise des offres des candidats AMO : Avril 2024
- Analyse et choix du futur AMO : Mai 2024
  - Consultation des Entreprises en Conception - Réalisation :
  
- Validation du Cahier des charges de consultation : Mars 2024
- Lancement des candidatures : Avril 2024
- Remise des candidatures : Mai 2024
- Analyse des candidatures / Jury de choix des candidats : Mai 2024
- Visite du site et remise du Dossier de consultation : Juin 2024
- Remise des offres par les groupements retenus : Septembre 2024
- Analyse des offres : Octobre 2024
- Session de présentation de chaque projet aux membres du Jury : Octobre 2024
- Jury de choix du groupement retenu : Novembre 2024
- Mise au point du Marché de Travaux avec le groupement : Novembre 2024
- Signature du Marché de Travaux / Contrôle de légalité : Décembre 2024
  - Conception du projet :
  
- Validation de l'Avant-Projet Sommaire (APS) : Janvier 2025
- Dépôt des Autorisations administratives : Février 2025
- Validation de l'Avant-Projet Détaillé (APD) : Mars 2025
- Obtention des Autorisations Administratives : Mai 2025
- Validation du Projet (PRO) : Mai 2025
- Purge des Autorisations Administratives : Septembre 2025
- Validation du Dossier Marchés de Réalisation de Travaux : Septembre 2025
  - Réalisation du projet :
  
- Livraison des ancrages Parking 245 et Piste allemande 3<sup>ème</sup> Trim. 2025
- Lancement des travaux de curage et de désamiantage : Octobre 2025
- Lancement des travaux de reconstruction : Décembre 2025
- Livraison de la 1<sup>ère</sup> Travée du Bâtiment HM2 : Juillet 2026
- Livraison de la 2<sup>nde</sup> Travée du Bâtiment HM2 : Octobre 2026
- Livraison définitive des travaux du projet : Décembre 2026

L'engagement de cette opération par le Maître d'Ouvrage ne sera pas étroitement couplé au lancement de sa future commercialisation ; cependant, en cas de projet déclaré suffisamment tôt par un candidat sérieux et ayant signé un contrat engageant, les travaux du HM2 pourront faire l'objet d'adaptations mineures. Chacune d'entre elles sera chiffrée et valorisée en relation avec le titulaire du marché de conception/ réalisation.

#### **IV – Le Programme des Travaux :**

Cette première opération de réhabilitation porte sur le hangar HM2 et ses environs.

Autour du hangar, le Maître d'Ouvrage souhaite faire réaliser une trentaine de places de stationnement destinées à recevoir les véhicules des futurs utilisateurs du HM2. Leur nombre exact sera précisé dans le dossier technique remis lors de la visite du site.

A proximité, le Lauréat réalisera également une centrale de production d'énergies non fossiles, qui permettra de distribuer toutes les énergies nécessaires aux futures activités du hangar.

En complément, des ancrages d'aéronefs seront aménagés sur les parkings ou les pistes existantes, afin de stocker les avions en toute sécurité. Leur nombre et leurs emplacements seront précisés dans le dossier technique remis aux trois groupements admis à concourir.

Les travaux de clos et couvert du hangar HM2 se concentreront sur les menuiseries extérieures, les chéneaux de la couverture ainsi que les ouvrants de désenfumage. Une rénovation des façades sera à intégrer par le Groupement. En complément, les portes devront être changées selon les modèles d'avions choisis par le Maître d'Ouvrage.

Ces travaux pourront nécessiter des reprises structurelles mineures ou importantes de la charpente métallique existante. En effet, selon les hypothèses présentées dans les paragraphes ci-avant, le projet pourra nécessiter la modification de la porte, voire la création d'une extension de volume pour accueillir la dérive des plus gros aéronefs.

A l'intérieur du hangar, les avions devront aussi pouvoir être surélevés, afin d'assurer leur maintenance et leur entretien (mise sur vérins). Pour cela, un volume en hauteur devra pouvoir être dégagé et devenir ainsi libre de contraintes pour pouvoir recevoir et travailler sur la dérive et le fuselage surélevés. Ainsi, une travée disposera au maximum de 4 volumes « de dérives » disponibles pour accueillir simultanément des avions dont la taille aura permis leur passage dans la porte existante.

Le sol existant sera modifié pour être conforté si nécessaire, et pour recevoir les nouveaux caniveaux de distribution des énergies et d'évacuation des eaux. Une nouvelle résine et des peintures (marquages) adaptées aux activités de maintenance reformeront le sol du futur hangar.

La distribution des différentes énergies dans les trois travées du hangar HM2 sera reprise afin de proposer tous les équipements aux caractéristiques nécessaires à la maintenance et à l'entretien des aéronefs (Courants électriques, Courants faibles, Eau, Air comprimé...)



Le chauffage et l'éclairage seront également repris selon les besoins au niveau de la charpente, afin d'être à la fois adaptés à la future utilisation du hangar, mais aussi pour répondre aux nouvelles exigences de consommation d'énergies.

Les espaces sanitaires et les ateliers du rez-de-chaussée seront aussi repris pour correspondre aux besoins des futurs usagers du bâtiment HM2.

Les bureaux à l'étage seront entièrement réaménagés afin de proposer des espaces modernes et adaptés à leurs nouveaux usages.

Si nécessaire, selon les types d'avions retenus, le Lauréat devra remplacer et le cas échéant surélever la(es) porte(s) d'une ou de plusieurs travées, et éventuellement réaliser une extension permettant de recevoir la dérive des plus gros aéronefs. Quelles que soient les options de hauteurs ou extensions retenues, les ouvertures des portes devront être assistées.

L'ensemble de ces ouvrages comprendra également les travaux d'installation de chantier, de repli, de VRD et de tous aménagements nécessaires à leur réalisation, ainsi que le dépôt, l'obtention et la purge définitive de toutes autorisations administratives et environnementales indispensables pour assurer la conformité et la future exploitation du hangar HM2 dans des conditions optimales.

## **V – La consultation d'opérateurs de Conception – Réalisation**

Afin de lancer cette première opération de réhabilitation du patrimoine de l'aérodrome de Châteaudun, et au regard de la complexité des ouvrages à reprendre, le Maître d'Ouvrage a choisi de lancer une consultation d'opérateurs sous la forme d'un contrat de Conception-Réalisation.

Pour cela, le présent appel d'offres est engagé afin dans un premier temps de retenir 3 groupements aux compétences et expériences confirmées, admis à remettre une offre.

A l'occasion d'une visite du site, un dossier technique sera remis à chacun des groupements retenus pour participer au concours. Les candidats admis à concourir remettront leur offre dans le respect des modalités et dispositions du Règlement de Consultation. Ils produiront outre un dossier technique et des plans, tous les détails financiers et calendaires de leurs prestations.

La Commission Technique mise en place par le Maître d'Ouvrage, puis le Jury en séance analyseront chaque projet sous une procédure d'anonymat, afin de respecter l'équité des chances entre chaque groupement.

Le Lauréat désigné fournira tous les justificatifs ainsi que les documents administratifs et financiers nécessaires au Maître d'Ouvrage pour s'assurer de la bonne régularisation de ses obligations en matière sociale, fiscale et d'assurances.

Le Maître d'Ouvrage enregistrera le marché et fera signer au groupement lauréat l'ordre de service de démarrage de sa mission, qui lancera ses prestations.

## **CONCLUSION**

La présente étude de faisabilité avait pour objectif de faire un état des lieux du patrimoine industriel existant, et de proposer des pistes de réhabilitation. Ceci afin de lancer une première tranche de

travaux sur le hangar HM2, visant à engager sans attendre la commercialisation de ces nouveaux produits, en lien avec la stratégie de redynamisation du site.

Cette consultation d'opérateurs sous la forme d'un concours de Conception-Réalisation permettra de désigner un groupement lauréat, qui s'engagera auprès du Maître d'Ouvrage à la réalisation de ces travaux.

Ceux-ci seront précisés et détaillés dans le dossier technique fourni aux trois groupements admis à concourir lors de la visite du site. Ce dossier comprendra également des études préalables menées par le Maître d'Ouvrage, à savoir :

- L'emprise et les limites du projet
- Une étude topographique du site, ainsi que le relevé des existants (Dimensions)
- Les diagnostics : Amiante, Plomb, Termites, Mérules et Pollution du Hangar HM2
- Une étude géotechnique de type G2 « AVP »
- Une étude de portance des taxiways, du parking P2 et du sol du hangar
- Une étude de structure de la charpente métallique existante du Hangar HM2
- Les modèles d'avions et leurs caractéristiques dimensionnelles à prendre en compte
- Les éléments disponibles sur la production et la distribution des énergies.
- Les noms du Bureau de Contrôle et du Coordonnateur Sécurité du projet.