

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE – N° 2026-018

« COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PLAINE DE L'AIN »

L'an 2026, le lundi 23 février, à 18h00, le Conseil de Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à Chazey-sur-Ain, sous la présidence de Jean-Louis GUYADER, Président.

Date de convocation : mardi 17 février 2026 - Secrétaire de séance : Élisabeth LAROCHE

Nombre de membres en exercice : 84 - Nombre de présents : 66 - Nombre de pouvoirs : 4 - Nombre de votants : 70

Étaient présents et ont pris part au vote : Philippe DEYGOUT, Daniel FABRE, Sylvie SONNERY, Christian de BOISSIEU, Liliane FALCON, Daniel GUEUR, Aurélie PETIT, Jean-Pierre BLANC, Stéphanie PARIS, Thierry DEROUBAIX, Jean-Marc RIGAUD, Joël GUERRY, Mohamed ABBES, Vincent MANCUSO, Gisèle LEVRAT, Hélène BROUSSE, Lionel MANOS, Laurent BOU, Sylvie RIGHETTI-GILOTTE, Marie-Françoise VIGNOLLET, Daniel MARTIN, Bernard PERRET, Jean-Louis GUYADER, Joël BRUNET, Claire ANDRÉ, Jean PEYSSON, Françoise GARIBIAN, Christian LIMOUSIN, Gérard BROCHIER, Serge GARDIEN, Joël MATHY, André MOINGEON, Dominique DALLOZ, Alexandre NANCHI, Walter COSENZA, Lionel KLINGLER, Jean-Pierre GAGNE, Thérèse SIBERT (*à partir de la délibération n°2026-025*), Franck PLANET, Élisabeth LAROCHE, Régine GIROUD, Marie-José SEMET, Jean ROSET, Patrice MARTIN, Denis JACQUEMIN, Laurent REYMOND-BABOLAT, Nathalie MICOLAS, Pascal PAIN, Pascal COLLIGNON, Valérie CAUWET DELBARRE, Jehan-Benoît CHAMPAULT, Béatrice DALMAZ, Lionel CHAPPELLAZ, Fabrice VENET (*jusqu'à la délibération n°2026-034*), Sylviane BOUCHARD, Gilbert BOUCHON, Josiane CANARD, Patrick MILLET, Marcel JACQUIN, Agnès OGERET, Daniel BEGUET, Estelle BARBARIN, Françoise VEYSSET-RABILLOU, Émilie CHARMET, Éric BEAUFORT, Roselyne BURON, Bernard GUERS.

Étaient excusés et ont donné pouvoir : Viviane VAUDRAY (*à Agnès OGERET*), Jean-Luc RAMEL (*à Élisabeth LAROCHE*), Jean-Alex PELLETIER (*à Régine GIROUD*), Frédéric TOSEL (*à Marie-José SEMET*).

Était excusé et suppléé : Dominique DELOFFRE (*par Hélène BROUSSE*).

Étaient excusés : Patricia GRIMAL, Serge MERLE, Frédéric BARDOT, Maud CASELLA.

Étaient absents : Ludovic PUIGMAL, Cyril DUQUESNE, Stéphanie JULLIEN, Maël DURAND, Claire RAMONDOT, Mohammed EL MAROUDI, Michel MITANNE, Nazarello ALONSO, Gaël ALLAIN.

Objet : Approbation des dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et enquête parcellaire, en vue des acquisitions foncières nécessaires à l'aménagement d'une voie verte visant à sécuriser les usagers du quartier gare d'Ambérieu-en-Bugey

VU le Code de l'expropriation ;

VU le PLU de la commune d'Ambérieu-en-Bugey ;

VU la délibération du 16 décembre 2025, approuvant l'élaboration d'une DUP ;

VU l'avis favorable du Bureau communautaire du 11 février 2026 ;

M. Daniel FABRE, vice-président, rappelle que le réaménagement du quartier gare d'Ambérieu-en-Bugey s'inscrit dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Au sein de cette OAP, est prévu l'aménagement d'une voie verte sécurisée, distincte de la circulation motorisée, entre le parking paysager en étages de la friche Cordier et la gare.

Ce projet de voie verte répond aux besoins des usagers ainsi qu'aux enjeux de sécurité et d'accessibilité pour tous. Il est indispensable pour garantir la protection des usagers des modes doux dans le quartier Bravet.

Ce projet de voie verte prévoit la démolition des bâtiments existants et comprendra un cheminement dédié aux modes doux, l'aménagement de places de stationnement ainsi que la valorisation d'espaces paysagers accessibles à l'ensemble des usagers du quartier. Cette infrastructure permettra de réduire les risques liés à la cohabitation avec la circulation automobile et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité du quartier, conformément aux stratégies de développement durable et de mobilité active.

.../...

Pour permettre la réalisation de cette opération, il est indispensable d'avoir la maîtrise foncière des terrains, notamment pour une maison et ses terrains attenants, appartenant à un unique propriétaire et actuellement occupés illégalement, et donc de déclarer d'utilité publique l'opération d'aménagement de la voie verte.

Une proposition d'achat, formulée par les services des Domaines de l'Établissement Public Foncier, a été refusée.

Ainsi, dans l'hypothèse où l'acquisition foncière ne pourrait être concrétisée par voie amiable, il sera possible de procéder par voie d'expropriation.

En application de l'article R.112-4 du code de l'expropriation, le dossier d'enquête préalable à la DUP comprend :

- Une notice explicative ;
- Un plan de situation ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- L'appréciation sommaire des dépenses.

De même, en application de l'article R.131-3 du code de l'expropriation, le dossier d'enquête parcellaire est composé de :

- Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
- La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Il est donc proposé d'approuver les dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'enquête parcellaire, en vue des acquisitions foncières nécessaires à l'aménagement de cette voie verte, destinée à sécuriser les usagers et à renforcer la qualité des espaces du quartier.

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, à l'unanimité :

- APPROUVE le contenu du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour l'aménagement de la voie verte.
- APPROUVE le dossier d'enquête parcellaire définissant les emprises foncières nécessaires à la réalisation de cette opération et leurs propriétaires.
- AUTORISE le président, ou son représentant ayant délégation, à solliciter du préfet l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que d'une enquête parcellaire.
- AUTORISE le président, ou son représentant ayant délégation, à signer tout acte en vue de l'acquisition amiable ou par voie d'expropriation des terrains nécessaires au projet.
- AUTORISE le président, ou son représentant ayant délégation, à poursuivre cette procédure et à signer tous les actes s'y rapportant.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus, pour extrait conforme,

Le Président certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de la présente délibération,

Transmise en Sous-Préfecture de Belley, le 27 février 2026

Publiée le 04 MARS 2026

Le Président, Jean-Louis GUYADER



Département de l'Ain

Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain

Aménagement d'une voie verte et liaison sécurisée en modes doux

-

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

SOMMAIRE

A. Informations juridiques et administratives	3
I. – Objet et conditions de l'enquête	3
II – Insertion de l'enquête dans la procédure administrative	4
III – Lors de la déclaration d'utilité publique	9
IV – Au-delà de l'enquête	9
B. Notice explicative	11
I.- Contexte du dossier	11
II - Contexte réglementaire	20
III - Objectifs et utilité publique du projet	24
C. Plan de situation et plan parcellaire	27
D. Plan et caractéristiques des travaux et appréciation des dépenses	29
I - Plan des travaux	29
II - Caractéristiques des travaux	30
E. Appréciation des dépenses	31

A - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

I – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

I.1. - Objet de l'enquête publique

Le présent dossier est dressé en vue de la réalisation de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique liée à l'aménagement d'une voie verte et assurer une liaison sécurisée en modes doux entre le parking en silo bois paysager en étages de la friche Cordier et la gare visant à sécuriser les usagers sur la Commune d'Ambérieu en Bugey.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain.

I.2 - Principes généraux des enquêtes publiques

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par l'article R. 111-1 à R 112-24 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de l'expropriation d'immeubles, en tout ou partie.

En application de l'article R.112-4, le dossier d'enquête doit comprendre :

- une notice explicative
- Un plan de situation
- Un plan général des travaux
- Un plan du périmètre de la DUP
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- l'appréciation sommaire des dépenses

L'enquête permet de porter le projet envisagé à la connaissance du public afin qu'il puisse faire part de ses observations, notamment sur les registres prévus à cet effet, qui seront disposés sur les lieux de l'enquête.

II – INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

II.1 - Le projet avant l'enquête publique

Le quartier de la Gare d'Amberieu-en-Bugey est engagé depuis la signature d'un protocole de préfiguration avec l'ANRU en septembre 2016, dans une opération de renouvellement urbain d'envergure dont l'objectif est de diversifier les fonctions du quartier gare et de viser notamment à la mixité fonctionnelle et économique.

Le développement du quartier est assuré essentiellement par les trois grands axes structurants à l'échelle communale. Un maillage secondaire limité avec des liaisons Est-Ouest peu présentes et une multiplication d'impasses. Quelques cheminements piétons modestes et peu visibles.

Le secteur est traversé de l'Est à l'Ouest par l'avenue du Général Sarrail axe structurant du quartier qui est implantée parallèlement aux voies Sncf et au bâti de la gare. Quelques petits commerces sont présents, le site est minéral et la majorité des espaces sont dédiés au stationnement des véhicules, tandis que les circulations piétonnes et cyclable sont difficiles à emprunter voir inexistantes le long de l'Avenue Roger Salengro.

La rue Émile Bravet traverse également le quartier du nord au sud et constitue un axe structurant. Actuellement très minérale et peu adaptée aux déplacements doux, cette voie carrossable est principalement utilisée comme espace de stationnement en raison de sa proximité immédiate avec la gare. Elle souffre d'un manque de lisibilité et de qualité urbaine, constituant aujourd'hui davantage une contrainte qu'un véritable espace public.

Lors du PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 28/02/20, modifié le 30/04/21, le 18/11/22 et le 19/06/2025 de la Commune d'Ambérieu-en-Bugey, a été planifié le développement du quartier de la Gare. Une OAP a été élaborée afin de permettre le développement harmonieux du quartier de la gare.

L'îlot Bravet est un tènement industriel désaffecté, principalement occupé par des bâtiments logistiques, majoritairement des hangars inutilisés depuis la cessation d'activité de la société de transport Cordier, propriétaire du site.

À ce jour, des travaux d'envergure ont été réalisés ou sont en cours. L'objectif est de transformer le quartier pour les usagers et les habitants, afin de le rendre plus agréable, fonctionnel et attractif, capable d'accompagner la croissance démographique et économique de la commune. Il s'agit également de renforcer l'image de la ville auprès des ménages et des entreprises susceptibles de s'installer à Ambérieu-en-Bugey, ou plus largement sur le territoire de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain.

Le projet s'inscrit dans une logique d'intensification des fonctions urbaines, en favorisant le développement de services, de commerces, d'équipements culturels et de formation, tout en densifiant le tissu bâti existant. Cette densification maîtrisée permettra d'optimiser l'utilisation du foncier, de limiter l'étalement urbain et de répondre aux besoins de la population projetée, en particulier à proximité des transports en commun.

La diversité des formes bâties a souligné la nécessité d'un projet urbain attentif aux transitions entre les différentes typologies d'urbanisation et à l'intégration harmonieuse du futur programme dans le tissu existant.

Conformément à l'OAP, les travaux d'envergure prévus dans le quartier ont déjà été entrepris :

- Requalification de l'avenue Général Sarraill dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) : elle permet l'évolution aisée et en sécurité de tous les modes de déplacements au sein des espaces publics de manière qualitative en préservant des vues sur le grand paysage. Requalification sur l'avenue du Général Sarraill avec l'aménagement d'un mail paysager et de circulation douce. Les travaux ont été achevés en 2024, permettant des cheminements piétons et cyclistes sécurisés pour se rendre à la gare, une revalorisation des commerces par des espaces publics accessibles, végétalisés etc.

Parvis de la gare



Point de rencontre rappel sommaire du projet
Maîtrise d'ouvrage/partenariat/ financement

Le Végétal démonstrateur

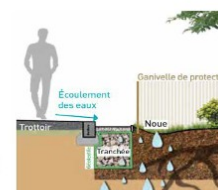
- 1 Platané transplanté > Composer avec le patrimoine existant
- 2 Arbre de pluie > Infiltrer l'eau de pluie pour favoriser la croissance
- 3 Arbre d'avenir > Adapter la palette végétale
- 4 Arbres conservés > Valoriser le patrimoine vivant

Les eaux de pluie infiltrées

- 5 Massifs infiltrants
- 6 Tranchées drainantes
- 7 Revêtement drainant

Les bonnes pratiques

- 8 Réduction des déchets verts > gestion des feuilles mortes in situ (paillage ou stockage)
- 9 Des essences adaptées au contexte pour limiter la taille
- 10 Privilégier les provenances locales - adhésion syndicat Rhonalpia



- Création d'une rue Est-Ouest, à sens unique ou à double sens, intégrant les modes doux, entre la rue Émile Bravet et la rue du lotissement Clos de la Fontaine. Ce bouclage permettra de mailler le quartier, de supprimer les impasses et de renforcer le réseau des circulations douces.

- Création d'un parking de covoiturage (réalisé en 2024) et d'un bâtiment dédié aux formations (prévu en 2026).

En vue du projet de voie verte, la Communauté de communes Plaine de l'Ain a d'abord cherché à acquérir amiablement les parcelles nécessaires au projet.

Face au refus de la propriétaire, la Communauté de communes, par délibération du 16/12/2025 a donc décidé de lancer une procédure de déclaration d'utilité publique en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la voie verte.

Enfin, la Communauté de communes a approuvé le présent dossier d'enquête publique lors de la réunion du Conseil communautaire du 23 février 2026.

II.2 - L'enquête publique au titre du code de l'expropriation

Conformément à l'alinéa I de l'article L. 1 du Code de l'Expropriation, l'expropriation d'immeubles, en tout ou partie, ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête publique et qu'il aura été procédé contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des opérations autres que celles mentionnées au paragraphe ci-avant est menée par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret fixe notamment la durée, le champ de l'enquête, les informations soumises au public, les modalités de désignation et les pouvoirs du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Conformément à l'article R.111-1 du Code de l'Expropriation et à l'article R.123-5 du code de l'environnement, le préfet saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête le président du tribunal administratif dans le ressort duquel se situe le siège de cette autorité et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée.

Le président du tribunal administratif ou le magistrat délégué par lui à cette fin désigne dans un délai de quinze jours un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président.

Avant publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête adresse au commissaire enquêteur ou à chacun des commissaires enquêteurs, ainsi qu'aux suppléants, une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en copie numérique.

En application de l'article R.112-12 du code de l'expropriation, le Préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique par un arrêté qui précise l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours, les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête est, par les soins du préfet, publié huit jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département ou tous les départements intéressés.

Pendant la durée de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Elles peuvent également être adressées par écrit, au lieu fixé par le préfet pour l'ouverture de l'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête, lequel les annexe au

registre. Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R. 112-12 le prévoit, être adressées par voie électronique

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué à cet effet aux lieux, jour et heure annoncés par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12, s'il en a disposé ainsi.

II.3 - A l'issue de l'enquête publique

A l'expiration du délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12, le ou les registres d'enquête sont, selon les lieux où ils ont été déposés, clos et signés soit par le maire, soit par le préfet qui a pris l'arrêté mentionné ci-dessus, soit par le préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 112-3.

Le préfet ou le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur examine les observations consignées ou annexées aux registres et entend toutes personnes qu'il paraît utile de consulter.

Le commissaire enquêteur rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. Le commissaire enquêteur transmet au préfet le dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions motivées dans le délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le Préfet adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions aux sous-préfectures et préfectures des départements où s'est déroulée l'enquête. Une copie du rapport est également adressée à la mairie de chacune des communes concernées pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Déroulement de l'enquête publique

AVANT L'ENQUETE	Désignation du commissaire enquêteur	Le président du Tribunal Administratif désigne le commissaire enquêteur parmi la liste des personnes habilitées.
	Arrêté d'organisation de l'enquête	L'arrêté d'organisation de l'enquête porte sur les modalités de mise en œuvre de cette procédure : objet, date d'ouverture, durée, et lieux où se tient l'enquête.
	Annonce et publicité de l'enquête	Le public est avisé de la tenue de l'enquête par le biais d'une publication dans deux journaux et par voie d'affichages dans les lieux d'enquête et sur le site de l'opération.
PENDANT L'ENQUETE	Recueil des observations du public	Les avis et suggestions du public sont recueillis sur les registres prévus à cet effet, ou, sont transmis au commissaire enquêteur qui les annexera dans lesdits registres.
	Clôture de l'enquête	A l'expiration du délai d'enquête, le ou les registres d'enquête sont clos et signés, puis transmis avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur.
A L'ISSUE DE L'ENQUETE	Rapport et avis motivé du commissaire enquêteur ou du Président de la commission d'enquête	Le commissaire enquêteur examine les observations consignées ou annexées aux registres et entend toutes personnes qu'il paraît utile de consulter. Il rédige le rapport des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. Le dossier avec ses conclusions est transmis au préfet, qui le cas échéant transmettra copies au président du tribunal administratif et notamment à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête.
	Annonce publique du résultat d'enquête. Etablissement du procès-verbal de clôture de l'enquête	Une copie du rapport est laissée aux lieux d'enquête à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

III – LORS DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

III.1 - La déclaration d'utilité publique

L'utilité publique est déclarée par arrêté préfectoral. Les conclusions du commissaire ou de la commission chargée de l'enquête d'utilité publique doivent être communiquées sur leur demande aux personnes physiques ou morales concernées.

Conformément à l'article L. 121-2 du Code de l'Expropriation, l'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée. Ce délai ne peut, si la déclaration d'utilité publique est prononcée par arrêté, être supérieur à cinq ans.

Toutefois, ce délai est porté à dix ans pour les opérations prévues aux projets d'aménagement approuvés, aux plans d'urbanisme approuvés et aux plans d'occupation des sols approuvés.

III.2 - L'enquête parcellaire et la procédure d'expropriation

L'enquête parcellaire sera réalisée conjointement à la procédure d'enquête publique afin d'identifier les propriétaires, les titulaires des droits ou autres intéressés par les emprises des travaux d'aménagement du présent projet. Cette enquête, au cours de laquelle les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, permettra de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles concernées par le projet, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

IV - AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1 - Les études de détail

La Communauté de communes de la Plaine de l'Ain engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise du projet. Le projet, qui sera effectivement réalisé, pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourra s'avérer nécessaire.

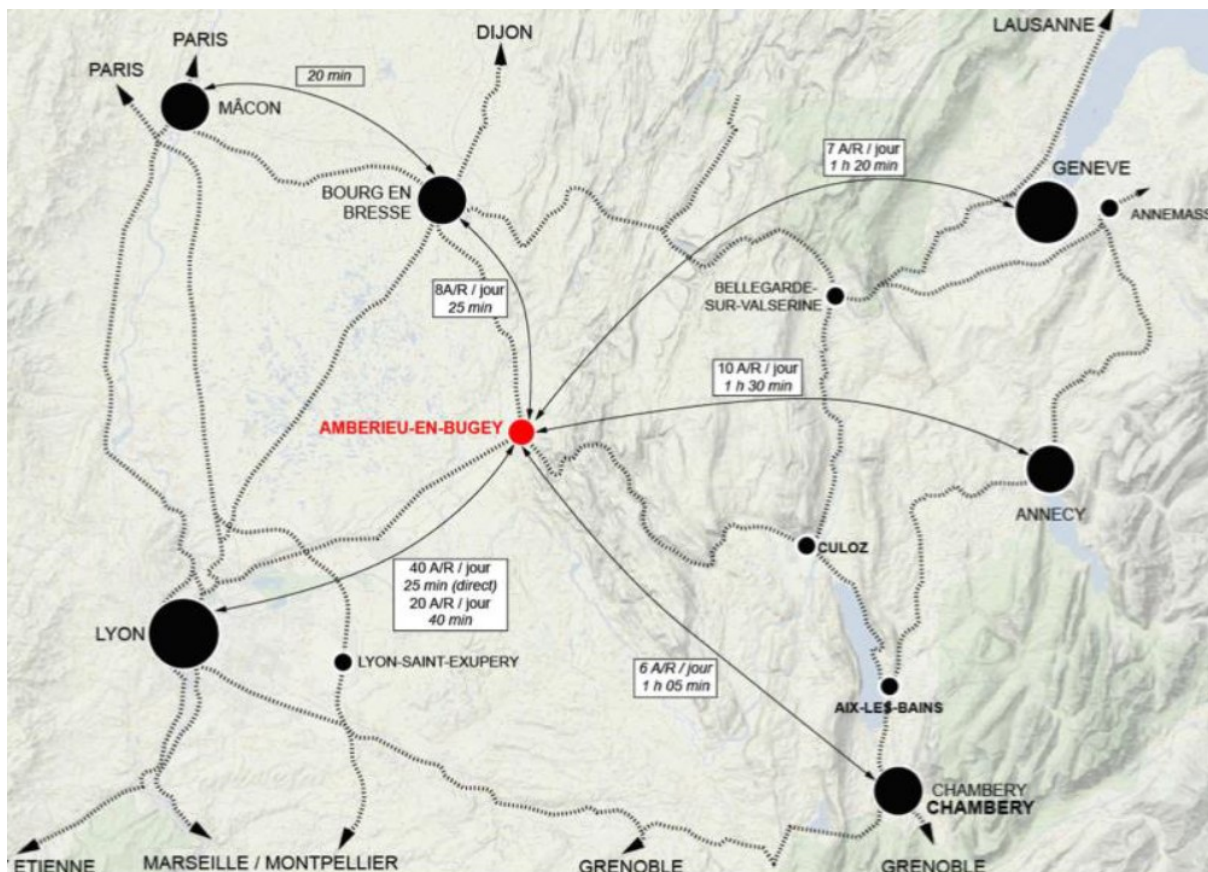
IV.2 – Les autorisations nécessaires

Des demandes de permis de démolir et de permis d'aménager seront réalisées dans le cadre de ce projet. Le projet ne prévoit pas d'imperméabilisation ni d'artificialisation des sols.

B- NOTICE EXPLICATIVE

I - CONTEXTE DU DOSSIER

Le projet se situe dans la Ville d'Ambérieu-en-Bugey, au sud du département de l'Ain, au pied du massif du Bugey, et est au carrefour des agglomérations de Lyon, Bourg-en-Bresse et Genève. Cette commune comptait 15 554 habitants en 2022 et fait partie de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain. Cette situation géographique et institutionnelle confère à la commune un rôle structurant à l'échelle intercommunale, notamment en matière de développement urbain et économique.



Le quartier de la Gare est engagé depuis la signature d'un protocole de préfiguration avec l'ANRU en septembre 2016, dans une opération de renouvellement urbain d'envergure dont l'objectif est de diversifier les fonctions du quartier gare et de viser notamment à la mixité fonctionnelle et économique.

Le quartier est hétérogène avec une mixité dans la forme urbaine et les fonctions. Il s'est constitué progressivement après l'arrivée de la Gare le long de l'avenue Roger Salengro puis sur l'avenue du général Sarrail et en profondeur avec des mutations et une densification des tenements disponibles.



Le développement du quartier est assuré essentiellement par les trois grands axes structurants à l'échelle communale. Un maillage secondaire limité avec des liaisons Est-Ouest peu présentes et une multiplication d'impasses. Quelques cheminements piétons modestes et peu visibles.



Le secteur est traversé de l'Est à l'Ouest par l'avenue du Général Sarrail axe structurant du quartier qui est implantée parallèlement aux voies Sncf et au bâti de la gare. Quelques petits commerces sont présents, le site est minéral et la majorité des espaces sont dédiés au stationnement des véhicules, tandis que les circulations piétonnes et cyclable sont difficiles à emprunter voire inexistantes le long de l'Avenue Roger Salengro.

La rue Émile Bravet traverse également le quartier du nord au sud et constitue un axe structurant. Actuellement très minérale et peu adaptée aux déplacements doux, cette voie carrossable est principalement utilisée comme espace de stationnement en raison de sa proximité immédiate avec la gare. Elle souffre d'un manque de lisibilité et de qualité urbaine, constituant aujourd'hui davantage une contrainte qu'un véritable espace public.



Plan des grands pôles structurants du quartier gare

Le site jouxte des tènements comprenant d'anciens bâtiments et hangars désaffectés de l'entreprise de logistique Cordier. Cette vaste assiette foncière laissée à l'abandon constitue un délaissé urbain important, dénommé Friche Cordier ou îlot Bravet. Sa reconversion et sa densification représentent une priorité majeure pour mener une opération de renouvellement urbain d'envergure, capable de restructurer profondément le quartier.

L'OAP a été élaborée afin de permettre le développement harmonieux du quartier de la gare.



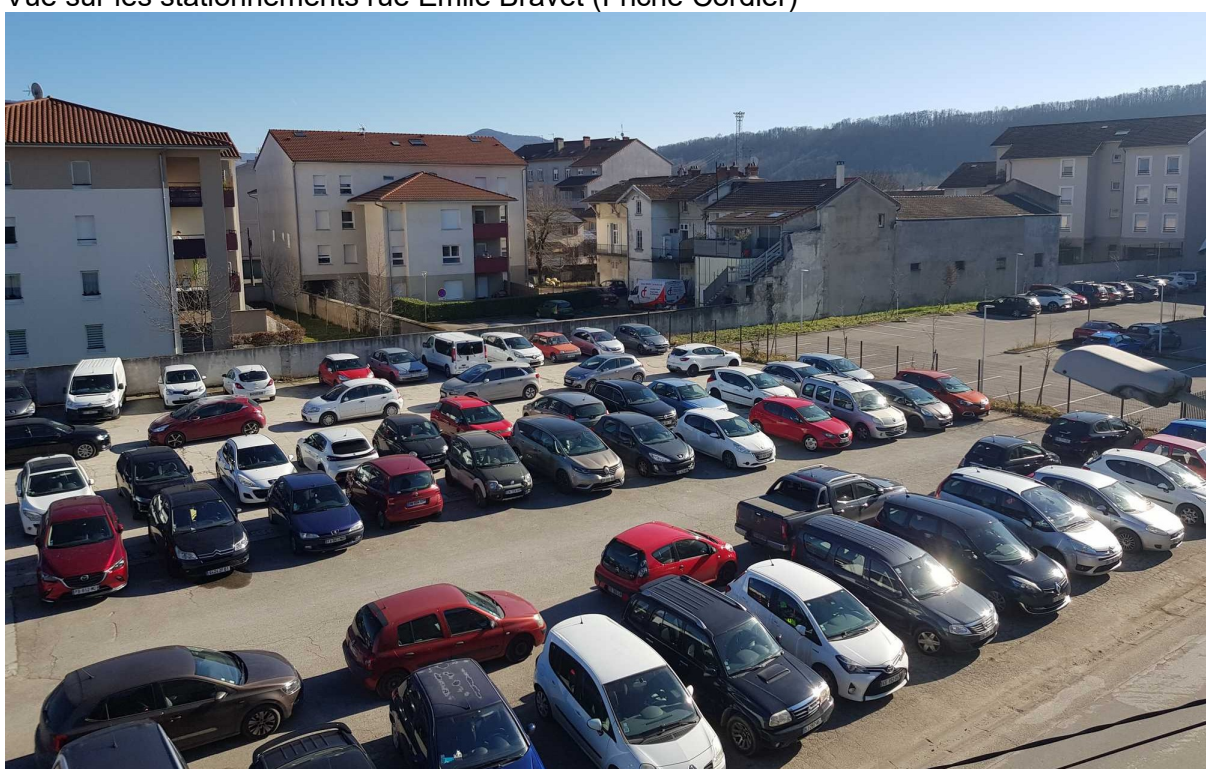
Vue du ciel du quartier gare, de l'ilot Bravet friche Cordier

L'îlot Bravet est un tènement industriel désaffecté, principalement occupé par des bâtiments logistiques, majoritairement des hangars inutilisés depuis la cessation d'activité de la société de transport Cordier, propriétaire du site.

Les abords présentent un tissu urbain hétérogène, typique d'un habitat de faubourg, mêlant immeubles collectifs de gabarit modéré et maisons individuelles. Le stationnement y est omniprésent : une part importante de l'espace public est monopolisée par la multiplication et l'étalement des poches de stationnement, répondant à la fois aux besoins des usagers de la gare et au fonctionnement du quartier (logements, activités et commerces existants).



Vue sur les stationnements rue Emile Bravet (Friche Cordier)



Vue sur les stationnements rue Emile Bravet (Friche Cordier)



Vue sur les stationnements lieu du futur Parking paysager à étage (Friche Cordier)

À ce jour, des travaux d'envergure ont été réalisés ou sont en cours. L'objectif est de transformer le quartier pour les usagers et les habitants, afin de le rendre plus agréable, fonctionnel et attractif, capable d'accompagner la croissance démographique et économique de la commune. Il s'agit également de renforcer l'image de la ville auprès des ménages et des entreprises susceptibles de s'installer à Ambérieu-en-Bugey, ou plus largement sur le territoire de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain.

Ont ainsi été déjà réalisés on sont en cours :

- Requalification de l'avenue Général Sarrail dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) : elle permet l'évolution aisée et en sécurité de tous les modes de déplacements au sein des espaces publics de manière qualitative en préservant des vues sur le grand paysage. Requalification sur l'avenue du Général Sarrail avec l'aménagement d'un mail paysager et de circulation douce. Les travaux ont été achevé en 2024, permettant des cheminements piétons et cyclistes sécurisés pour se rendre à la gare, une revalorisation des commerces par des espaces publics accessibles, végétalisés etc.

Parvis de la gare



Point de rencontre rappel sommaire du projet
Maîtrise d'ouvrage/partenaire/ financement

Le Végétal démonstrateur

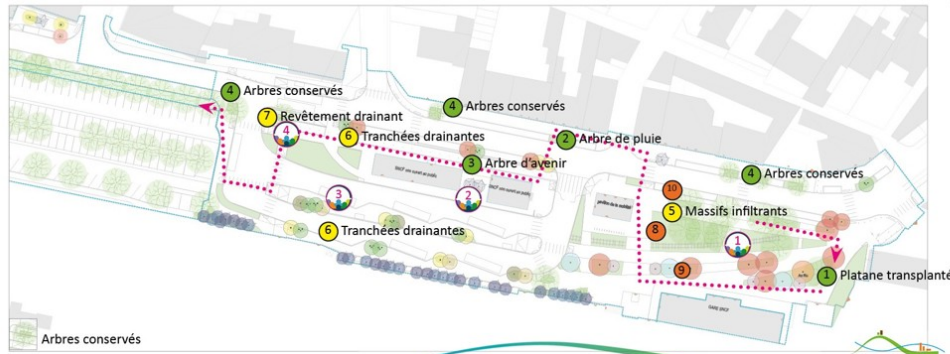
- 1 Platane transplanté > Composer avec le patrimoine existant
- 2 Arbre de pluie > Infiltrer l'eau de pluie pour favoriser la croissance
- 3 Arbre d'avenir > Adapter la palette végétale
- 4 Arbres conservés > Valoriser le patrimoine vivant

Les eaux de pluie infiltrées

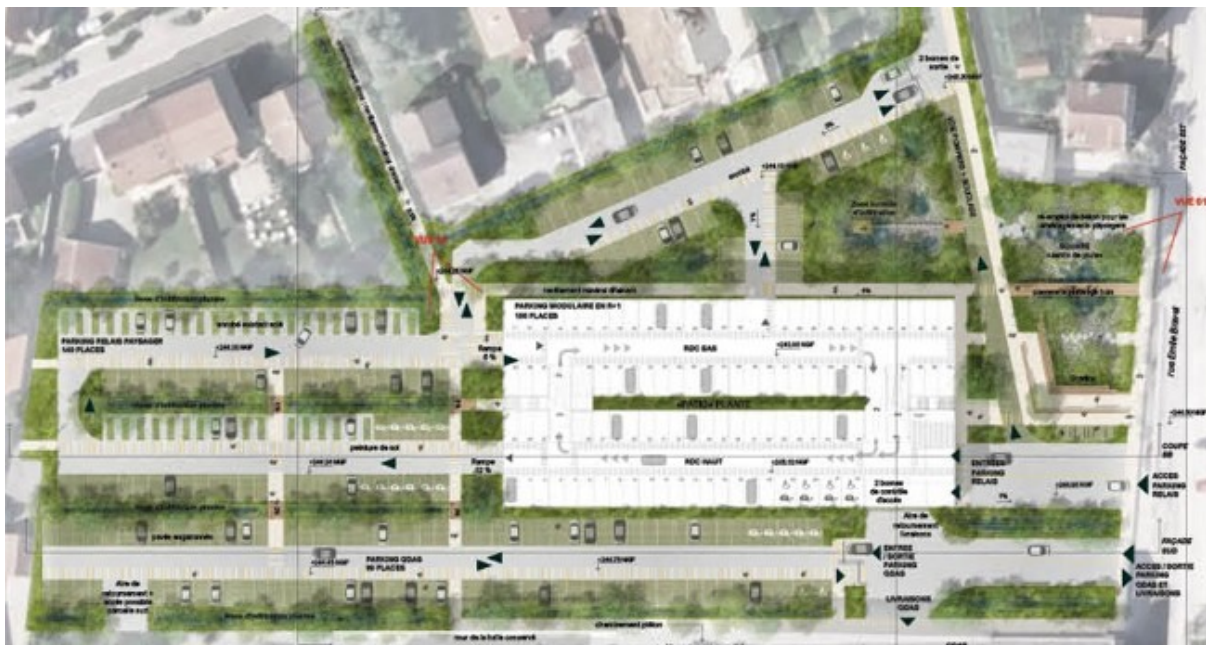
- 5 Massifs infiltrants
- 6 Tranchées drainantes
- 7 Revêtement drainant

Les bonnes pratiques

- 8 Réduction des déchets verts > gestion des feuilles mortes in situ (paillage ou stockage)
- 9 Des essences adaptées au contexte pour limiter la taille
- 10 Privilégier les provenances locales - adhésion syndicat Rhonalpia



- Parking paysager à étages, destiné à désengorger le quartier de la gare. Sa programmation a permis de libérer l'esplanade de la gare, reconvertie en espace public paysager en 2024. Il s'agira de proposer des équipements mixtes, combinant stationnement et équipements tels que fablab et coworking, dont l'usage sera mutualisé avec les entreprises présentes sur le site. L'accès se fera depuis la rue Émile-Bravet afin d'assurer une cohérence urbaine, paysagère et fonctionnelle sur le tènement de l'ancienne friche Cordier. Le début des travaux est prévu en juillet 2026.



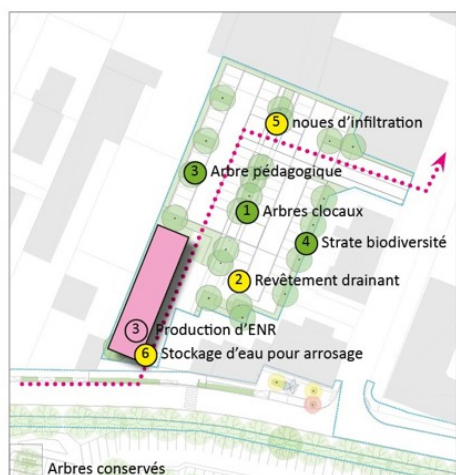
- Création d'une rue Est-Ouest, à sens unique ou à double sens, intégrant les modes doux, entre la rue Émile Bravet et la rue du lotissement Clos de la Fontaine. Ce bouclage permettra de mailler le quartier, de supprimer les impasses et de renforcer le réseau des circulations douces.

- Création d'un parking de covoiturage (réalisé en 2024) et d'un bâtiment dédié à aux formations (prévu en 2026).

Parking co-voiturage et BLI - LABEL HQE

Le Végétal démonstrateur

- ① Arbre locaux > Planter des arbres adaptés
- ② Arbre pédagogique > Initiation botanique les arbres sont nommés
- ③ Strate biodiversité > haies d'arbustes mellifère
- ④ Production d'ENR en toiture



Les eaux de pluie infiltrées

- ① Revêtement drainant
- ② Noues infiltrantes
- ③ Stockage d'eau en sous sol restitué l'été pour arrosage des plantations



Dans le cadre du réaménagement du quartier de la gare d'Ambérieu-en-Bugey, il apparaît nécessaire de dissocier les flux de mobilités douces et ceux des véhicules motorisés. Le stationnement étant omniprésent dans ce secteur, une part importante de l'espace public est aujourd'hui monopolisée par la multiplication et l'étalement des poches de stationnement, répondant à la fois aux besoins des usagers de la gare et au fonctionnement du quartier (logements, activités et commerces existants).

La forte attractivité pendulaire liée à la gare engendre ainsi des conflits d'usages récurrents entre les usagers ferroviaires et les riverains. Afin de garantir la sécurité et le confort de déplacement de l'ensemble des usagers, il devient primordial de mieux organiser et de dissocier les flux.

Par ailleurs, en lieu et place des stationnements existants le long de la rue Émile Bravet, la réalisation d'immeubles de bureaux est envisagée par des structure privées. Ce projet entraînera une concentration accrue des flux et une réduction des visibilitées dans cette rue.

La construction d'un parking paysager en ouvrage permettra d'absorber une grande partie des besoins en stationnement. Il est ainsi proposé de relier directement ce parking à la voie verte existante le long de l'avenue du Général Sarrail, par la création d'une voie verte dédiée aux modes doux, offrant aux usagers et aux habitants un cheminement sécurisé et paysager jusqu'à la gare.

Dans cette optique, la maîtrise foncière est nécessaire à l'aménagement de cette voie verte sécurisée. Le projet est essentiel pour assurer une liaison en modes doux entre le parking paysager en ouvrage de la friche Cordier et la gare, distincte de la circulation motorisée, répondant ainsi aux enjeux de sécurité, d'accessibilité et de qualité des déplacements pour tous.

Dans ce contexte, les acquisitions foncières envisagées sont indispensables, les parcelles appartenant à un unique propriétaire et actuellement occupées illégalement. Cette situation génère des troubles à l'ordre public et présente un état d'insalubrité préoccupant, créant un climat d'insécurité pour les riverains et les usagers.

Le bien existant est situé face à l'avenue du Général Sarrail et à proximité de la gare ferroviaire. La maison, datant du début du XX^e siècle, dispose d'un grand terrain attenant, en longueur, à l'arrière du bâtiment.

La maison comprend une surface habitable de 137 m² et est occupée illégalement depuis 2 à 3 ans. Les deux garages, de 15 m² chacun, situés sur la parcelle BT 80, ont été démolis par la commune courant 2024 à la suite d'un incendie et d'un arrêté de péril. Le logement comprend six chambres réparties équitablement sur deux niveaux, chaque étage disposant de sa propre salle d'eau et de son WC. Sur la parcelle BT 81, se trouve un cabanon en bois en mauvais état, facilement démontable.



Vue de la parcelle Rasle depuis l'avenue du Général Sarrail



Vue de la parcelle Rasle depuis l'avenue du Général Sarraill

Le projet prévoit la démolition des bâtiments existants, ainsi que la création d'un cheminement dédié aux piétons et cyclistes, l'aménagement ponctuel de places de stationnement et la valorisation d'espaces paysagers accessibles à l'ensemble des usagers du quartier.

Cette infrastructure contribuera à réduire les risques liés à la cohabitation avec la circulation automobile, à améliorer le cadre de vie et à renforcer l'attractivité du quartier, en cohérence avec les objectifs de développement durable et de promotion des mobilités actives.

II - CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le projet d'aménagement de la voie verte est compatible avec le règlement du PLU, dans la mesure où il ne prévoit aucune construction de bâti, mais vise à créer des espaces verts paysagers, un espace ponctuel de stationnement paysager, ainsi qu'une liaison de type voie verte dédiée aux mobilités douces et sécurisées sur l'axe Nord-Sud. Sur le tènement concerné, des opérations d'élagage et d'abattage d'arbres seront nécessaires en raison de leur mauvais état sanitaire, afin de permettre la replantation d'essences plus saines et adaptées.

PLAN L0

OAP A 1 PLAN GUIDE

Légende

Déplacement

-  Boulevard à requalifier
-  Rue principale à requalifier / à créer
-  Rue à requalifier / à créer
-  Ruelle à requalifier / à créer
-  Cheminement doux existant / à créer

Espace public - Paysage

-  Espace vert arboré à préserver
-  Espace vert / square / placette végétalisée
-  Place / placette / parvis paysagers
-  Stationnement paysager
-  Parking relais
-  Parking mutualisé (parking covoiturage)

Urbanisation

-  Ilot à dominante d'habitat
-  Ilot à dominante d'activités économiques
-  Ilot à dominante d'activités économiques un équipement public
-  Possibilité d'accueil de services et de commerce de rez-de-chaussée
-  Ilot d'équipement public
-  Densification spontanée
-  Sens d'implantation du volume principal (parallèle / perpendiculaire)
-  Alignement discontinu des constructions de l'ER 3)
-  Alignement discontinu des constructions 4 mètres
-  Retrait de minimum 4 mètres par rapport (ER 4)



Le projet est donc compatible avec le document d'urbanisme de la commune d'Ambérieu-en-Bugey opposable.

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)

Le PLU de la ville d'Ambérieu-en-Bugey est compatible avec le SCoT BUCOPA en vigueur.

Celui-ci a été approuvé en 2017 et depuis la décision du TA du 9 décembre 2025, qui a annulé la modification n°1 du SCoT c'est la version initiale du 26 janvier 2017 qui est en vigueur.

Le territoire du BUCOPA occupe une situation géographique stratégique au cœur des dynamiques économiques de l'aire métropolitaine lyonnaise. Il est confronté au défi permanent d'associer croissance et développement à la préservation de sa propre identité.

Le SCoT BUCOPA définit, pour ce territoire, la stratégie et le cadre réglementaire de l'ensemble des politiques publiques à horizon 2030 en matière d'habitat, de développement économique, de commerces, de services, de mobilité, de transition énergétique, d'agriculture, et de tourisme.

Dans l'espace le plus dense, lié à l'agglomération lyonnaise, le SCoT entend déployer l'offre de transport en commun pour limiter le recours à l'automobile dans les déplacements quotidiens. Pour cela, les autorités organisatrices des transports urbains de cette zone devront la structuration des déplacements autour des gares dans la Plaine de l'Ain. Pour asseoir la hiérarchisation des gares du territoire, il est nécessaire d'améliorer la performance des transports collectifs et des modes doux pour ainsi renforcer leur attractivité face au véhicule personnel.

Pour cela, les collectivités locales présentes ou dont le champ d'action s'étend sur la Plaine de l'Ain sécuriseront les traversées et les cheminements piétons aux abords des gares TER pour limiter le report automobile de très courte distance,

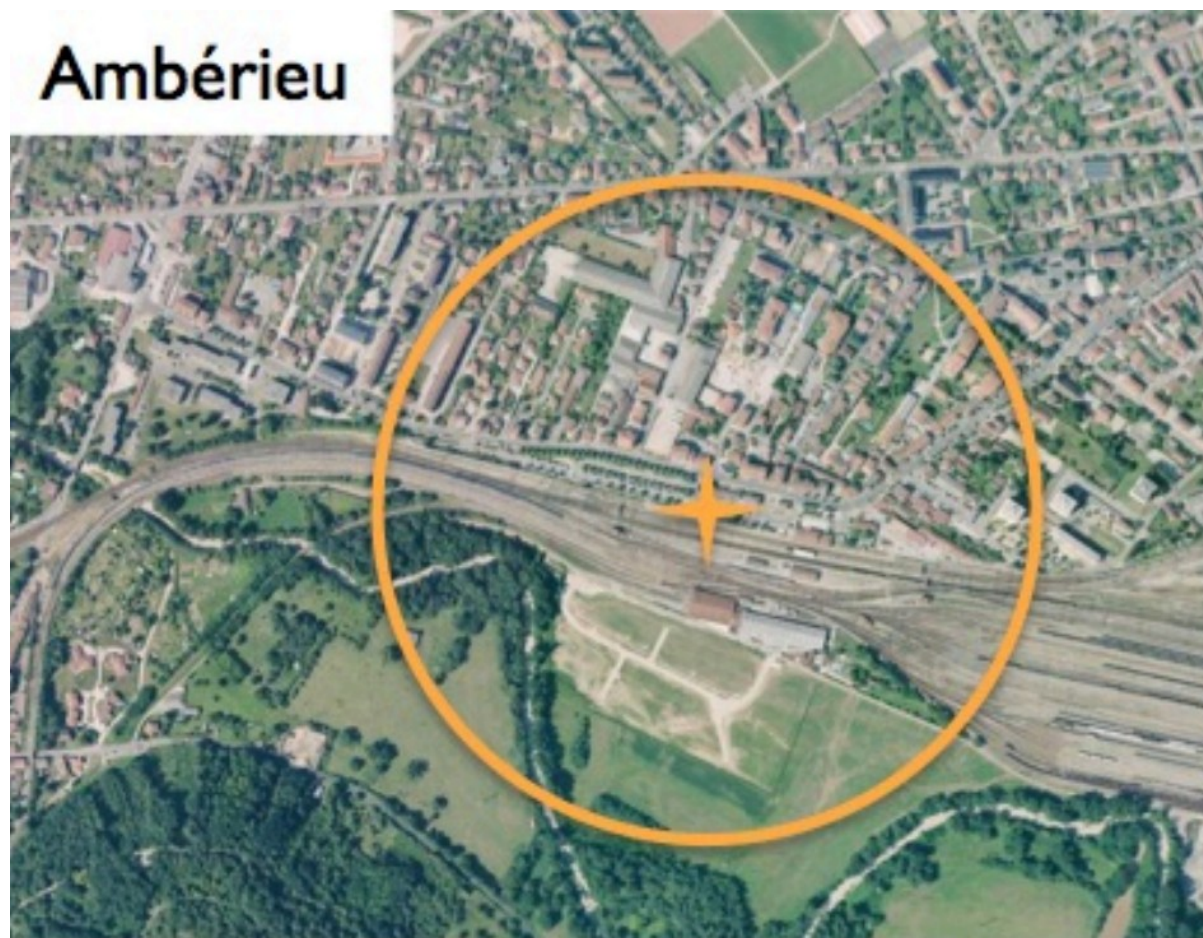
La stratégie vise à faire évoluer la perception du véhicule personnel dans son apport à la mobilité, passant d'un déplacement automobile uni-mode (en voiture) à une chaîne de déplacement multimodale, dont la voiture n'est plus qu'un maillon parmi d'autres modes. Par ailleurs, le recours au vélo (traditionnel ou à assistance électrique) devra être facilité et sécurisé, par des aménagements spécifiques (local vélo sécurisé, abris, proximité aux quais, ...)

Les collectivités locales entameront des démarches stratégiques d'organisation de la mobilité (PGD, schémas de mobilité, PDU, ...) afin de mieux répondre aux besoins de leurs usagers. Elles identifieront et hiérarchiseront les principaux « générateurs » de flux, actuels ou en devenir, en intégrant en particulier les gares et le pôle multimodal d'Ambérieu. Ils identifieront les liaisons piétonnes et vélos à pérenniser ou à créer entre ces générateurs. Il n'y a donc pas d'incompatibilité du projet.

Ceux-ci doivent prévoir, dans leurs plans de zonages, des espaces de stationnement suffisamment dimensionnés et attractifs, à destination des deux-roues (vélo, motos) et des voitures (aménagement de parcs relais, politique tarifaire, aménagement des cheminements piétonniers...) à proximité immédiate des gares de tout le territoire. Dans cette optique, le rayon de 300 mètres autour des gares dans lequel les espaces de stationnement devront être privilégiés sont identifiés ci-dessous.

Les documents d'urbanisme locaux favoriseront plus largement le report modal sur le transport collectif, que ce soit les gares ou les arrêts de bus structurants (réseau Colibri, réseau TCL ...

Privilégier l'aménagement d'équipements en faveur du rabattement un périmètre de 300 mètres autour des gares.



Photographie SCOT BUCOPA (rayon des 300m autour de la gare)

Dans le cadre de la mise en œuvre des démarches stratégiques en matière de mobilité, les collectivités locales y intégreront les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Le projet est donc compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) du BUCOPA.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée

Le Code de l'Urbanisme (articles L111-1-1, L122-1 et L124-2) prévoit que les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE.

Le projet n'engendre aucun rejet d'eau, ni dans le milieu naturel et ni dans le réseau d'assainissement, il ne nécessite pas de consommation d'eau, n'est pas situé dans un milieu aquatique (éloigné des ruisseaux, des ripisylves) et il n'est pas concerné par un risque d'inondation.

Le projet est donc compatible avec le SDAGE.

III – OBJECTIFS DU PROJET, RAISONS DU PARTI ENVISAGE ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

III.1 Objectifs du Projet

■ 1^e objectif :

L'opération projetée a pour objet de répondre aux attentes des usagers et des enjeux de sécurité, d'usages, de fonctionnalité, de qualité urbaine du quartier de la gare d'Ambérieu-en-Bugey, avec les objectifs suivants :

- Assurer la sécurité et la continuité des déplacements en modes doux, par la création d'un cheminement dédié aux piétons et aux cyclistes, distinct des circulations motorisées, entre le parking paysager en étage de la friche Cordier et la gare ferroviaire.
- Réduire les conflits d'usages liés à la forte attractivité pendulaire de la gare, en organisant et en hiérarchisant les flux de circulation entre usagers ferroviaires, riverains et activités du quartier.
- Optimiser l'organisation du stationnement en reportant une part significative des besoins vers un ouvrage dédié, afin de libérer l'espace public et d'améliorer les conditions de circulation et de visibilité sur la rue Émile Bravet.
- Anticiper l'intensification des flux le long de la rue Émile Bravet, en garantissant un fonctionnement sécurisé et cohérent du quartier face aux impacts du développement urbain du secteur, notamment liés à la réalisation de nouveaux bâtiments de bureaux sur des emprises actuellement occupées par des stationnements provisoires et dont la CCPA ne dispose pas de la maîtrise foncière.
- Améliorer le cadre de vie et l'attractivité urbaine, par la démolition de bâtiments dégradés, la résorption d'une occupation illégale génératrice de troubles à l'ordre public et la valorisation d'espaces paysagers accessibles à tous.
- S'inscrire dans les objectifs de développement durable et de promotion des mobilités actives, en favorisant des déplacements plus sûrs, accessibles et respectueux de l'environnement conformément aux règlements du PLU et du SCOT.

■ 2^e objectif :

Il réside dans la nécessité de sécuriser la zone concernée par le projet, actuellement constituée de parcelles en friche. Ces emprises sont occupées de manière illégale par une partie de la communauté des personnes sans domicile fixe de la ville d'Ambérieu-en-Bugey.

Cette situation génère des troubles à l'ordre public, notamment des comportements d'ébriété et de consommation de produits stupéfiants sur la voie publique, créant un climat d'insécurité pour les habitants, les usagers de la gare et les riverains.

Les interventions répétées de la gendarmerie pour des urgences médicales liées à des overdoses témoignent également de la gravité de la situation. Par ailleurs, l'état des bâtiments occupés constitue un risque sanitaire important, présentant un environnement insalubre et dangereux pour les occupants et les avoisinants.

Le projet vise ainsi à mettre fin à ces situations à risque par la démolition des constructions existantes, l'acquisition des parcelles concernées et l'aménagement d'un espace sécurisé et accessible au public. Il contribuera à restaurer la sécurité et le bien-être des habitants et des usagers, tout en permettant la réalisation des aménagements prévus (voie verte, stationnement paysager, cheminements piétons et cyclistes), en cohérence avec l'intérêt général et les objectifs de la Déclaration d'Utilité Publique.



Incendie sur la propriété, généré par l'occupation illégale du site (janvier 2024)

II.2 Raisons du projet retenu

L'OAP a identifié ce secteur comme prioritaire, la parcelle étant en lien direct avec le parking paysager en ouvrage et l'avenue Sarraill, offrant un tracé sécurisé et direct, dissocié du trafic automobile, jusqu'à la voie verte existante de la gare, et assurant ainsi la reconnexion avec le parking de covoiturage.

Aujourd'hui, la rue Émile Bravet supporte un trafic automobile important, car elle constitue la seule voie d'accès pour véhicules reliant les secteurs nord à la gare. Cette situation est renforcée par la présence d'une poche de stationnements d'automobiles gratuite, utilisée par les usagers se rendant à la gare par la suite à pied, à vélo ou en trottinette.

La réalisation future de plusieurs bâtiments de bureaux en lieu et place de cette poche, dont la CCPA ne dispose pas de la maîtrise foncière, entraînera une intensification des flux que la rue Émile Bravet ne pourra absorber en toute sécurité. L'ajout d'une voie verte dans ce secteur risquerait d'aggraver les situations de coactivité dangereuse entre les différents modes de déplacement.

Le projet retenu répond à la nécessité de dissocier les flux de modes doux et de véhicules motorisés, afin de garantir la sécurité et le bon fonctionnement des accès au quartier. Il permet également d'anticiper l'augmentation des flux, tout en assurant un aménagement cohérent du quartier face aux impacts du développement urbain et en sécurisant les liaisons entre la gare, le parking paysager et le réseau de mobilité douce.

L'acquisition du bien existant s'avère indispensable pour répondre à l'ensemble de ces exigences et contribuer à apaiser, organiser et renforcer le secteur du quartier de la gare, en offrant un espace public sécurisé et agréable à vivre.

II.3 Utilité publique

Au regard du dossier présenté, l'opération d'aménagement de la voie verte sur le bien à acquérir présente une utilité publique, de par :

- **La sécurisation des déplacements et dissociation des flux** avec la création d'un cheminement dédié aux piétons, cyclistes et trottinettes, distinct de la circulation automobile, permettant des liaisons sûres entre le parking paysager et la gare, tout en réduisant les risques liés à la coactivité des différents modes de déplacement.
- **L'anticipation du développement urbain** avec la prise en compte de l'augmentation des flux liée à la construction de nouveaux bureaux et à l'attractivité de la gare, afin de maintenir un fonctionnement cohérent de la voirie.
- **La promotion du développement durable et des mobilités actives** : Aménagement d'un chemin adapté et facilement accessible, favorisant son utilisation pour des déplacements sûrs et respectueux de l'environnement, conformément aux objectifs du PLU et du SCOT.
- **L'amélioration du cadre de vie** : Mise en valeur d'un parc paysager au bénéfice des habitants et des usagers
- **Sa réponse urbaine aux dysfonctionnements d'un lieu abandonné** par la démolition des bâtiments dégradés, la résorption des occupations illégales et la réduction des troubles à l'ordre public.

C - PLAN DE SITUATION ET PLAN PARCELLAIRE

PLANS DE SITUATION

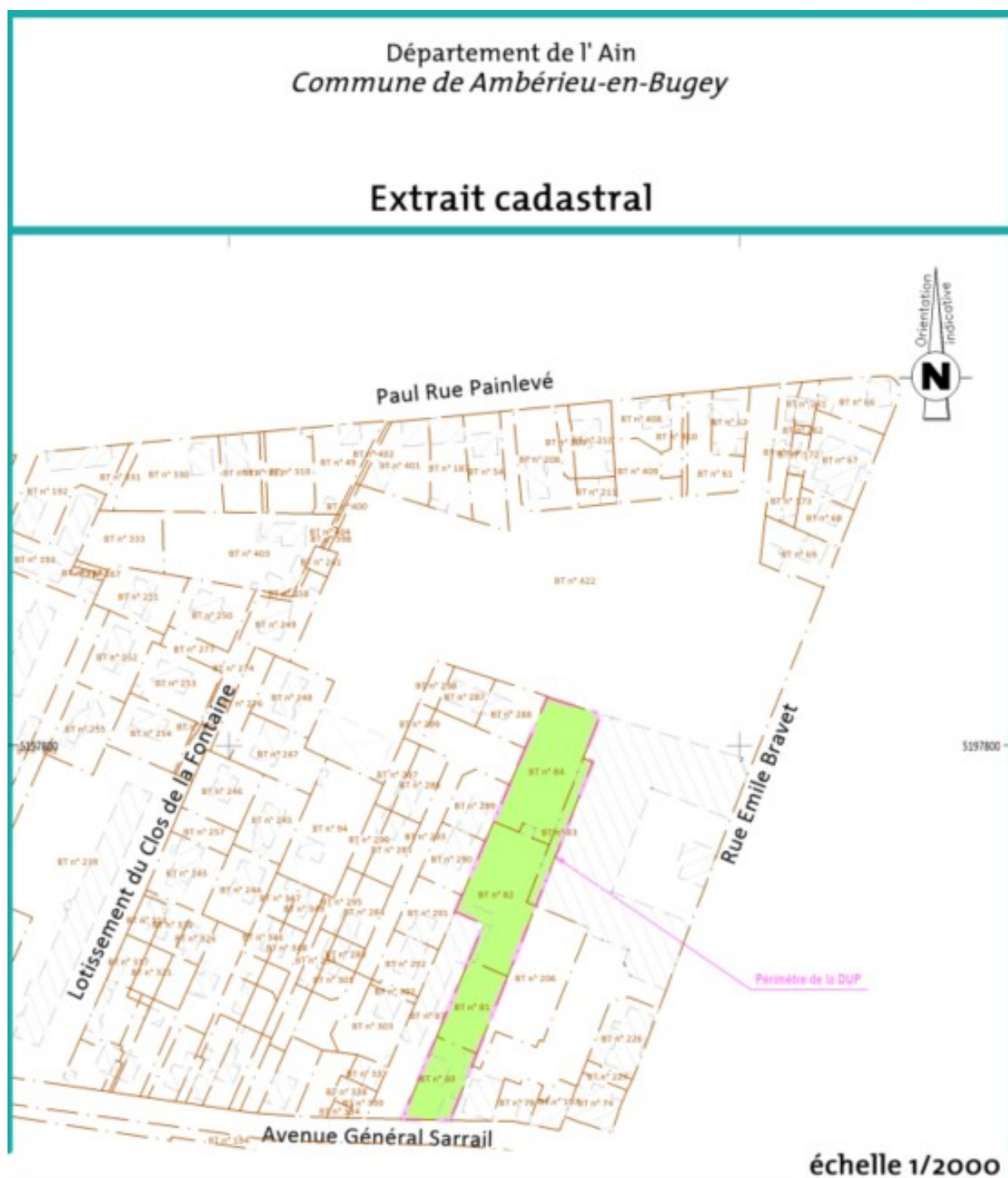


Plan de situation de la parcelle à l'échelle communale



Plan de situation de la parcelle à l'échelle du quartier de la gare

PLAN PARCELLAIRE



 GÉOMÈTRE-EXPERT GARANT D'UN CADRE DE VIE DURABLE N° inscription 2008 C2 0002	Références cadastrales Lieu-dit: au champ de la fontaine Section(s): BT Parcelle(s):	COSMOS GÉOMÈTRES EXPERTS Lagnieu Beaujeu 04 74 35 74 44 04 74 04 19 60 Trévoux Neuville S/S. 04 74 00 07 61 04 78 91 28 13 contact@cosmos-ge.fr www.cosmos-ge.fr REPRODUCTION RÉSERVÉE
Dossier 250770 Réf. Lo2586 250770 Plan n°250770CAD1	Dernières modifications en date du - 04/11/2025 - JVR/rev1 - 19/11/2025 - JVR/rev2 - 27/11/2025 - JVR/rev3 -	

D - PLAN ET CARACTERISTIQUES DES TRAVAUX

IV.1 PLAN DES TRAVAUX



IV.2 CARACTERISTIQUES DES TRAVAUX

Les travaux faisant l'objet du présent dossier portent sur la création d'un cheminement de voie verte sur un axe Nord-Est assurant la connexion entre le parking paysager à étage et la voie verte existante avenue du Général Sarrail, l'ensemble comprenant l'aménagement d'un espace de stationnement paysager et d'un espace vert paysager.

Dans un premier temps, les interventions viseront à traiter la problématique du squat afin d'apaiser et de sécuriser l'espace public. Elles seront suivies d'études préalables approfondies du site, comprenant notamment les diagnostics amiante, plomb des constructions existantes et pollution des sols, en lien avec l'ancienne activité de la friche Cordier.

À l'issue de ces études, un permis de démolir permettra la destruction de l'ensemble des bâtis insalubres, après réalisation des opérations de désamiantage, de déplombage et de dépollution du site.

Les travaux d'aménagement du site comprendront ensuite le défrichage des arbustes et des arbres présentant un mauvais état sanitaire, en vue de leur remplacement par des essences plus adaptées et pérennes, afin de requalifier le site en un espace paysager. L'opération se poursuivra par la création du cheminement de voie verte mode doux dont la connexion à la voie verte existante avenue Général Sarrail, incluant la mise en place de la signalisation et des aménagements de sécurité nécessaires (passages piétons, etc.).

Les travaux ainsi réalisés pourront s'achever à l'horizon 2028, permettant une connexion cohérente avec le parking paysager et favorisant les usages immédiats de déplacement des usagers et des riverains, dans une logique de mobilités plus sûres, en lien avec la gare et les habitants.

Détail des postes :

Études préalables

- Gestion du squat avec la gendarmerie
- Diagnostics amiante, plomb et pollution des sols
- Élaboration du permis d'aménager
- Relevé topographique

Études de maîtrise d'œuvre

Travaux

- Défrichage et abattage des arbres en mauvais état sanitaire
- Désamiantage, déplombage et dépollution du site
- Démolition des bâtis existants
- Replantation d'arbres et d'arbustes plus sains et adaptés
- Création de la voie verte en mode doux avec revêtement stabilisé
- Réalisation des stationnements en pavés enherbés
- Plantations et aménagements paysagers pour la création d'un parc paysager
- Connexion à la voirie existante (passages piétons, signalisation, dispositifs de sécurité)

E - APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

POSTES CONCERNES	COUT
Etudes préalables	30 000 € (HT)
Honoraires MOE	90 000 € (HT)
Travaux	575 000 € (HT)
Imprévus	30 000 € (HT)
Acquisition des terrains + frais annexes	435 000 € (HT)
TOTAL	1 160 000 € (HT)