

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 26 Juin 2009

Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DE L'EAU ET DE L'ENVIRONNEMENT

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 1/13

OBJET : Espaces Naturels Sensibles - Approbation du programme d'aménagement du Chemin des Roses de Coubert à Yèbles.

- Cantons : Brie-Comte-Robert, Mormant -

<p>RÉSUMÉ : Le Département ayant acquis le dernier tronçon de l'espace naturel sensible « le Chemin des Roses » sur les communes de Coubert, Soignolles-en-Brie, Solers et Yèbles, il est désormais possible de l'aménager selon le programme proposé dans le présent rapport, en vue de l'ouvrir au public. Cette dernière tranche de travaux permettra de mettre à sa disposition, 17 km de promenade continue piétonne et cyclable.</p>

Lors de la séance du Conseil général du 28 janvier 2002, nous avons approuvé le principe d'une maîtrise d'ouvrage départementale pour l'acquisition et l'aménagement de cette ancienne voie ferrée au titre des espaces naturels sensibles, dans le but de valoriser sa fonction de « corridor écologique » et de lieu de promenade.

Depuis cette date, le Département a acquis et aménagé partiellement le linéaire situé entre Servon et Yèbles en différentes étapes :

- La première correspond à celle dite du « Chemin vert » situé sur les communes de Brie-Comte-Robert, Grisy-Suisnes et Coubert. Ce tronçon, d'une longueur d'environ 7 km, a été acheté en 1992 par un syndicat intercommunal qui l'a aménagé et transféré au Département en 2003, qui l'a ensuite restauré en 2006. Il est géré par le syndicat intercommunal du « Chemin des Roses » dans le cadre d'une convention signée avec le Département. Ce premier tronçon a été complété en 2004 par l'acquisition et l'aménagement de plusieurs parcelles représentant un linéaire d'environ 1 km à Brie-Comte-Robert.

- Un second tronçon de 1,5 km entre Servon et Brie-Comte-Robert a été acquis en 2006 puis aménagé en 2007 et intégré au linéaire géré par le Syndicat Intercommunal.

- La dernière étape correspond à l'acquisition et l'aménagement du dernier tronçon situé sur les communes de Coubert, Soignolles-en-Brie, Solers et Yèbles. Ce tronçon, d'une longueur de

7,5 km, a été acquis en décembre 2007 par le Département qui peut donc maintenant engager son aménagement.

Le programme d'aménagement proposé en annexe du projet de décision détaille les travaux envisagés. Il a fait l'objet de présentations aux groupes techniques et comité de suivi des ENS en 2008 ainsi qu'aux élus acteurs locaux.

Le montant des travaux d'aménagement est estimé à 570 000 € TTC prélevé sur le budget ENS, opération 2003 « Chemin des Roses », Ce programme porte le montant total de l'opération à 1 095 000 €, soit une augmentation de 200 000 €, présentée en cette même séance au vote de la décision modificative n°1 du budget du Département. Cette augmentation est due aux travaux de réhabilitation des ouvrages d'art présents sur ce dernier tronçon.

L'aménagement du Chemin des Roses étant inscrit au Contrat Région/Département 2000-2006, il est possible d'obtenir une subvention de 30 % sur le montant hors taxes des travaux, en sollicitant l'aide financière de l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile- de- France.

Je vous propose d'approuver le programme d'aménagement de l'Espace Naturel Sensible « Le Chemin des Roses » sur les communes de Coubert, Soignolles-en-Brie, Solers et Yèbles.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ce dossier et si vous en êtes d'accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ

Dossier n° 1/13 des rapports soumis à la commission
n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

Rapporteurs : M. BERQUIER
Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

M. RIGALT
Commission n° 7 - Finances

Séance du 26 Juin 2009

OBJET : Espaces Naturels Sensibles - Approbation du programme d'aménagement du Chemin des Roses de Coubert à Yèbles.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,

Vu la décision du Conseil général en date du 27 mars 2009, relative au vote du budget primitif du Département pour l'année 2009,

Vu la délibération du Conseil général du 30 janvier 2009, relative à la politique départementale en faveur des espaces naturels sensibles,

Vu la délibération du Conseil général du 28 janvier 2002, relative à l'acquisition et l'aménagement pour la promenade, de l'ancienne voie ferrée Servon / Verneuil-l'Etang,

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement,

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances.

DECIDE

Article 1 : d'approuver le programme d'aménagement de l'espace naturel sensible « Le Chemin des Roses » entre Coubert et Yèbles, joint en annexe 1 de la présente décision.

Article 2 : d'imputer les dépenses sur le programme « Espaces Naturels Sensibles/Etudes, acquisitions et travaux réalisés par le Département », et sur l'opération 2003 "aménagement chemin des Roses".

Article 3 : d'autoriser le Président du Conseil général à solliciter une aide financière de l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France pour l'aménagement du « Chemin des Roses » entre Coubert et Yèbles.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

**PROGRAMME TECHNIQUE ET FINANCIER D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE NATUREL SENSIBLE « LE
CHEMIN DES ROSES » ENTRE COUBERT ET YEBLES**

SOMMAIRE

I PRÉAMBULE -----	6
II PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION -----	6
II.1 DONNÉES GÉNÉRALES-----	7
II.2 EXIGENCES-----	7
II.2.1 Exigences réglementaires -----	7
II.2.2 Exigences écologiques -----	7
II.2.3 Sécurité -----	7
II.2.4 Accessibilité -----	7
II.3 ATOUS ET CONTRAINTES DU SITE-----	7
II.3.1 Atouts -----	7
II.3.2 Contraintes -----	8
II.4 ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT-----	8
III PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT -----	9
III.1 ACTIONS À CARACTÈRE ÉCOLOGIQUE-----	9
III.1.1 Maintien de continuités biologiques -----	9
III.1.2 Enlèvement des déchets -----	9
III 1.3 Autres actions à caractère écologique -----	9
III.2 ACCUEIL DU PUBLIC-----	9
III.2.1 Sécurisation des ouvrages d'art -----	9
III.2.2 Aménagement des accès -----	10
III.2.3 Restauration d'un cheminement -----	10
III.2.4 Pose de mobilier et signalétique -----	10
IV PLANNING / COÛT PRÉVISIONNEL -----	10

I PRÉAMBULE

L'ENS du Chemin des Roses correspond à une partie de l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Bastille - Verneuil l'Etang construite entre 1859 et 1892 et qui desservait diverses zones horticoles pratiquant la culture de la rose, d'où son nom. Pour des raisons économiques la ligne a été fermée au trafic des voyageurs en 1953, et au transport des marchandises par tronçons successifs en 1990.

Dans le cadre de sa politique des Espaces Naturels Sensibles, le Département de Seine-et-Marne a entrepris l'acquisition et l'aménagement de cette ancienne voie ferrée depuis Servon jusqu'à Yèbles. La partie située entre Servon et Coubert est déjà ouverte au public mais les parcelles acquises plus récemment entre Coubert et Yèbles n'ont pas encore fait l'objet d'un aménagement.

Ce rapport concerne le programme d'aménagement de ce dernier tronçon de l'ENS du « Chemin des Roses ».

II PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

II.1 DONNÉES GÉNÉRALES

Par décision du Conseil général, en date du 28 janvier 2002, a été approuvé le principe d'une maîtrise d'ouvrage départementale pour l'acquisition et l'aménagement de cette ancienne voie ferrée au titre des espaces naturels sensibles, dans le but de valoriser sa fonction de « corridor écologique » et de lieu de promenade.

Depuis cette date, le Département a acquis l'ensemble du linéaire situé entre Servon et Yèbles en différentes étapes :

- La première étape correspond à celle dite du « Chemin vert » situé entre Brie-Comte-Robert et Coubert. Ce tronçon, d'une longueur d'environ 7 km, a été acheté en 1992 par un syndicat intercommunal qui l'a aménagé et transféré au Département en 2003. Il a ensuite fait l'objet d'une restauration en 2006. Il est géré par le syndicat intercommunal du « Chemin des Roses » dans le cadre d'une convention signée avec le Département. Ce premier tronçon a été complété en 2004 par l'acquisition et l'aménagement de plusieurs parcelles représentant un linéaire d'environ 1 km à Brie-Comte-Robert.
- Un second tronçon de 1,5 km entre Servon et Brie-Comte-Robert a été acquis en 2006 puis en partie aménagé en 2007 et intégré au linéaire géré par le Syndicat Intercommunal.
- La dernière étape correspond à l'acquisition et l'aménagement du dernier tronçon situé entre les communes de Coubert et Yèbles. Ce tronçon, d'une longueur de 7,5 km, a été acquis en décembre 2007.

L'ensemble du linéaire acquis par le département couvre 17 km de cette ancienne voie ferrée. En terme de surface la totalité des parcelles achetées par le département représentent plus de 40 ha dont 20 ha pour le seul tronçon Coubert-Yèbles.

L'ENS du Chemin des Roses parcourt les paysages du plateau de Brie-Comte-Robert pour sa partie Ouest et le Val d'Yerres à l'Est. Les milieux traversés sont principalement agricoles et semi-urbains, les quelques espaces plus naturels correspondant aux boisements plus ou moins larges en connexion avec les talus de l'ancienne voie ferrée. Les principaux usages exercés sur le Chemin des Roses sont la promenade à pied ou à vélo et de manière plus anecdotique à cheval. Le site est également très fréquenté par les quads et motocross.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 1998 sur les potentialités en terme d'aménagement. Le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (MNHN) a également prospecté l'ENS sur le plan floristique. Ces études n'ont pas fait ressortir de richesses importantes sur le plan écologique ou patrimonial, l'intérêt de ce site réside surtout sur son rôle de corridor et lieu de promenade.

Les limites du secteur concerné par ce programme sont l'ancienne gare de Coubert à proximité de la RD247 à l'Ouest et la RD353 sur la Commune de Yèbles à l'Est (cf. plan en annexes).

II.2 EXIGENCES

II.2.1 Exigences réglementaires

La principale exigence réglementaire est liée à la trame « Espaces Boisés Classés » qui couvre certains talus boisés du site.

On notera également que l'ENS coupe le périmètre de protection lié à l'inscription de l'église de Soignolles-en-Brie au titre des monuments historiques. Les travaux envisagés sur l'ENS à ce niveau devront faire l'objet d'une demande d'information préalable auprès des services de l'état concernés.

II.2.2 Exigences écologiques

Le statut d'Espace Naturel Sensible implique certaines exigences quant aux matériaux utilisés ou aux techniques mises en œuvre sur ce secteur. D'une manière générale le respect voire l'amélioration des qualités écologiques du site prévaudra sur tous les autres aspects de l'aménagement.

II.2.3 Sécurité

L'aménagement d'un site naturel pour son ouverture au public doit tenir compte des exigences liées aux secours en cas d'accident et à l'assurance de pratiquer la promenade en toute sécurité.

L'implication des structures concernées dans les choix d'aménagements est donc nécessaire afin de faciliter les interventions éventuelles. Ces choix touchent en particulier les accès (types de fermeture, manipulation des barrières) ainsi que l'information et l'orientation dans le site (présence de plans, identification des allées).

Ce site a également la particularité d'être doté d'ouvrages d'art importants qu'il conviendra de sécuriser au regard des exigences liées aux usages de la voie. Le nombre de traversée d'axes routier est faible par rapport au reste du linéaire déjà ouvert au public. Ainsi sur ce tronçon, seul l'aménagement de la traversée de la rue de la gare à Coubert sera à envisager.

II.2.4 Accessibilité

Le Département a souhaité faire de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite une exigence à part entière dans l'aménagement des Espaces Naturels Sensibles. Les choix d'aménagement devront donc être envisagés au regard du label « Tourisme et Handicap » de la Région Ile-de-France et dans les limites imposées par la configuration du site.

II.3 ATOUTS ET CONTRAINTES DU SITE

II.3.1 Atouts

Le principal atout de l'ENS du Chemin des Roses est sa qualité paysagère. La voie permet en effet de profiter de points de vues remarquables sur la vallée de l'Yerres, notamment depuis le pont situé à la limite entre Soignolles-en-Brie et Solers. La variété des ambiances traversées (tantôt boisées, ouvertes sur les champs ou semi-urbaines) est aussi un atout à souligner pour l'intérêt de la promenade.

Sur une grande partie du parcours un cheminement existe déjà et les points d'accès sont nombreux, notamment sur la moitié Est du site. La qualité du cheminement existant est globalement bonne et ses caractéristiques (faible pente, revêtement, largeur) sont autant d'atouts pour une ouverture au public y compris pour des personnes à mobilité réduite. Il convient également de noter les liaisons possibles avec les chemins de randonnée inscrits localement au PDIPR et en particulier le GRP dit « des vallées et forêt briardes ».

L'intérêt écologique de l'ENS, quoique limité en tant que tel, revêt une toute autre importance en tant que corridor biologique. L'ancienne voie ferrée représente en effet un lien intéressant entre les zones naturelles du secteur, notamment les boisements (bois du Tremblay, de Fou ou de Rosay), les côteaux et berges de l'Yerres ou plus simplement les friches en bordure des zones urbanisées. Cette continuité permet de maintenir une zone de passage entre différents « lieux de vie » (sites d'alimentation, de reproduction, de thermorégulation...) pour un certain nombre d'espèces.

II.3.2 Contraintes

La qualité paysagère du secteur est localement réduite par des infrastructures qui ont été réalisées après le déclassement de la voie ferrée. C'est le cas notamment de la ligne TGV qui coupe le « Chemin des Roses » à hauteur du CET de Soignolles en Brie. Cet impact est également fonctionnel puisque le chemin a été interrompu à la hauteur de la ligne TGV et sa continuité n'est assurée qu'au prix d'un détour vers le pont franchissant l'Yerres avant de retrouver sa route d'origine.

De nombreux déchets ont été recensés sur l'ENS. Leur présence est très irrégulière sur le linéaire concerné mais certains secteurs sont particulièrement touchés avec des risques de pollution liée à la présence de déchets de type batteries, peintures, solvants etc... Les abords de la gare de Coubert et les lieux-dits La Buelle ou Les Rougettes à Soignolles sont à ce titre particulièrement concernés. L'activité du CET n'est pas sans conséquences au niveau des déchets puisque de nombreux éléments ont été portés par le vent jusqu'à l'ENS. On retrouve également des déchets à hauteur du bois de Rozay et une décharge sauvage est à signaler vers le lieu-dit « La Grosse Roche » à Yèbles.

L'ENS du Chemin des Roses est très fréquenté par les motos et quads. La zone la plus problématique démarre du pont de Soignolles-en-Brie / Solers pour atteindre Yèbles soit les trois quarts du linéaire. Cette fréquentation, qui dépasse le cadre du seul site départemental, est source de nombreuses nuisances dont la plus visible est la dégradation des sols.

Le foncier constitue d'une certaine manière une contrainte dans le sens où la faible largeur de l'emprise (25 m en moyenne) limite de fait les aménagements nécessitant des surfaces importantes ou la qualité écologique (la faible largeur augmentant les influences anthropiques). Le stationnement est également rendu plus difficile mais le site est souvent accessible depuis les centres des villes traversées. La configuration de la voie pose localement des problèmes d'accessibilité comme à hauteur de Soignolles-en-Brie où la voie construite en déblais est peu accessible sauf à envisager des aménagements spécifiques (descente en escaliers).

II.4 ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT

Les principaux enjeux à retenir pour l'établissement du programme d'actions sont ceux dictés par la politique des Espaces Naturels Sensibles du Département :

- Conservation, voire amélioration des qualités écologiques et paysagères,
- ouverture au public.

La prise en compte des exigences et l'analyse des atouts et contraintes permettent de définir des enjeux et des objectifs spécifiques à ce tronçon de l'ENS du Chemin des Roses, afin de cadrer les éléments du programme d'actions.

Diagnostic	Enjeux	Objectifs de l'aménagement
Qualités paysagères importantes mais quelques zones altérées (CET, pont TGV)	Paysage	Maintenir les points de vues existants, limiter l'impact des zones les plus dégradées
Cheminement existant, nombreux points d'accès	Ouverture au public	Aménager un cheminement confortable et sécurisé, y compris pour les personnes à mobilité réduite
Potentiel important en terme de corridor biologique	Ecologie	Maintenir voire compléter les continuités biologiques existantes
Fréquentation par des engins motorisés	Ouverture au public, sécurité	Lutter contre les intrusions d'engins motorisés
Nombreux déchets localement	Ecologie, paysage	Lutter contre les pollutions visuelles ou chimiques liées à la présence de ces déchets
Faible emprise en largeur	Foncier	Adapter la largeur du cheminement à l'emprise existante, favoriser l'accès depuis les centres villes
Présences d'ouvrages d'art de gabarits et d'état variables	Ouverture au public	Sécuriser les ouvrages d'art pour les usages recensés
Accès difficile à hauteur de Soignolles-en-Brie	Ouverture au public, sécurité	Permettre l'accès au site dans ce secteur
Présence de liaisons avec des chemins de randonnée	Ouverture au public	Favoriser la connexion du « Chemin des Roses » avec les chemins inscrits aux PDIPR

III PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT

III.1 ACTIONS À CARACTÈRE ÉCOLOGIQUE

III.1.1 Maintien de continuités biologiques

S'agissant d'un des principaux objectifs de l'aménagement, les actions proposées à ce titre sont prioritaires.

L'ancienne emprise SNCF ayant été abandonnée depuis de nombreuses années, la dynamique végétale a permis de créer une quasi-continuité boisée intéressante sur le plan écologique quoique trop homogène sur certains secteurs (fruticée omniprésente).

L'aménagement ne doit pas remettre en cause cette dynamique mais plutôt l'accompagner et la diversifier en terme de stades d'évolution. Les interventions à caractère sylvicole devront donc être bien étudiées afin de favoriser une succession de végétation avec en bordure du chemin une strate herbacée, des boisements plus anciens et plus stables sur les talus et entre les deux un stade intermédiaire de fruticée arbustive.

Pour les tronçons les plus pauvres en terme de diversité (ex : passage TGV) on privilégiera l'absence d'intervention en dehors du cheminement, y compris dans le cadre de la gestion, afin de laisser une dynamique naturelle se mettre en place.

III.1.2 Enlèvement des déchets

Les secteurs les plus dégradés par les dépôts sauvages devront faire l'objet d'un nettoyage soigné avec ramassage et évacuation des déchets dans le cadre d'une démarche de type SOSED. Compte tenu de la quantité et du type de déchets recensés, ce poste ne sera pas à négliger, notamment en terme de coût.

III 1.3 Autres actions à caractère écologique

L'ancienne emprise SNCF ne présente pas en elle-même des qualités écologiques remarquables mais certaines actions peuvent toutefois apporter ponctuellement quelques améliorations, en dehors de l'approche « continuité biologique ».

Certaines zones plus humides ont ainsi pu être recensées à hauteur des lieux dit « La burelle », « les Rouettes » ou encore vers les bois de Fou et de Rosay. Le comblement partiel de ces zones rend souhaitable des actions de type curage et/ou mise en lumière pour les restaurer.

La présence de deux mares fortement dégradées au niveau du lieu dit « la Grosse Roche » doit être signalée. Ces mares ne sont pas situées sur les parcelles départementales mais elles participent à l'intérêt écologique du secteur. Des démarches pourraient être entreprises avec le propriétaire ou l'exploitant du champs pour mettre en œuvre des actions de restauration et/ou de protection.

La mise en place de nichoirs (chiroptères, oiseaux...) pourra également être étudiée dans le cadre de la restauration des ouvrages d'art. Enfin certaines zones plus ouvertes mais en cours d'enfrichement mériteraient d'être restaurées afin de permettre le retour d'une strate herbacée écologiquement plus riche.

III.2 ACCUEIL DU PUBLIC

III.2.1 Sécurisation des ouvrages d'art

Pas moins de 6 ouvrages d'art ont été recensés sur le linéaire concerné par ce programme. Une étude diagnostic réalisée entre fin 2008 et début 2009 a conclu à un bon état général des ouvrages et en particulier de leur structure. Quelques travaux seront toutefois nécessaires pour remplacer des éléments secondaires de maçonnerie.

L'évolution des usages de la voie (la promenade à pied, à vélo ou à cheval succédant au trafic ferroviaire) rend également indispensables des travaux de mise aux normes des gardes-corps sur certains ponts. Il conviendra d'étudier autant que possible le maintien ou le renforcement des structures en place afin de ne pas altérer l'aspect esthétique des ouvrages lors de leur remise aux normes.

III.2.2 Aménagement des accès

Le nombre d'accès à l'ancienne voie ferrée s'élève à plus d'une vingtaine. La plupart ont été créés en dehors de toute infrastructure mais on dénombre tout de même 8 croisements avec des chemins communaux ou privés et une route (rue de la gare à Coubert).

Les actions à entreprendre viseront prioritairement la fermeture des accès aux engins motorisés tout en permettant le passage du public (y compris les personnes à mobilité réduite) ou des engins d'entretien et de secours. La mise en place de barrières en bois renforcées associées à des potelets voire des blocs rocheux sera préconisée de manière à garder une homogénéité avec les aménagements déjà réalisés entre Servon et Coubert.

Certains accès devront être aménagés de manière spécifique compte tenu de leur configuration. C'est le cas notamment des accès en zone de déblais ou de remblais marqués par des pentes importantes rendant indispensables des aménagements spécifiques (type escalier ou rampes).

Le type de mobilier proposé devra respecter les exigences écologiques décrites dans ce programme, notamment en ce qui concerne l'essence de bois utilisée et la certification associée.

III.2.3 Restauration d'un cheminement

L'ouverture du site au public ne peut se faire que sur la base d'un cheminement unique à restaurer ou à créer sur l'ensemble du linéaire concerné (7,5 km). Les choix techniques porteront donc sur le positionnement du chemin dans l'emprise, sur la largeur du cheminement ainsi que la nature du ou des matériaux constitutifs, si nécessaire. Ces choix devront systématiquement être analysés avec comme objectif de permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Quelques orientations peuvent être d'ores et déjà avancées. La largeur du cheminement pourra être localement réduite par rapport à la configuration actuelle pour répondre aux contraintes écologiques liées à l'objectif de favoriser les continuités biologiques tout en respectant l'objectif d'accessibilité.

L'apport de matériaux de constitution du cheminement, s'il est préconisé, ne devra pas être très important. La portance actuelle du sol présente en effet des caractéristiques tout à fait satisfaisantes sur une majeure partie du parcours pour les usages concernés. Ainsi un simple nivellement du sol pourra être localement suffisant afin d'instaurer des conditions de confort compatibles avec une ouverture au public.

III.2.4 Pose de mobilier et signalétique

En dehors des aménagements nécessaires à la sécurisation des accès, la mise en place d'éléments de mobilier est souhaitable pour informer le public (panneaux d'accueil ou thématiques) ou lui offrir des zones de repos (bancs). Toutefois le nombre de bancs sera volontairement limité afin d'éviter le dépôt de déchets qui leur est souvent associé. La mise en place de poubelles sera toutefois envisagée au niveau des principaux accès. Une signalétique adaptée est également recommandée pour indiquer au public les alternatives offertes en terme de randonnée (ex : accès au GRP dit « des vallées et forêts briardes »).

L'ensemble des éléments de signalétique devra respecter la charte « Tourisme et handicap » pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

IV PLANNING / COÛT PRÉVISIONNEL

L'objectif pour cet aménagement est une ouverture au public pour le printemps 2010. La procédure marché public doit être lancée à la fin du printemps 2009 pour une attribution programmée à l'automne 2009. La durée des travaux reste à préciser mais elle ne dépassera vraisemblablement pas 6 mois.

Le montant des travaux a été estimé à environ 570 000 € TTC.

