

**LANCEMENT DE L'OPERATION  
DE REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE  
RAPPORT D'ORIENTATION**

**LA REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE DE MONTREVEL-EN-BRESSE, UN PROJET AUX ENJEUX  
STRATEGIQUES POUR L'AVENIR DE MONTREVEL-EN-BRESSE ET DE SON AGGLOMERATION**

**Montrevel-en-Bresse, pôle structurant à l'échelle de la Bresse**

Historiquement, le positionnement géographique de Montrevel-en-Bresse a fait de la commune un **carrefour de grandes voies de circulation**. Aujourd'hui pôle structurant du SCOT, Montrevel-en-Bresse exerce des **fonctions de centralité à l'échelle de la Bresse**.

Ce statut offre **des obligations et des opportunités de développement qu'il s'agit de saisir, tout en limitant les nuisances liées à cette position centrale**, à l'origine d'importants flux de circulation. Dans ce contexte, le devenir du centre-ville de Montrevel-en-Bresse soulève des enjeux d'avenir pour l'ensemble du territoire.

**Des faiblesses qui mettent en péril l'avenir du centre-ville**

▪ **De fortes nuisances liées à la circulation**

Le centre-ville de Montrevel-en-Bresse est traversé par des axes à grande circulation, empruntés par un trafic de poids lourds européen, voire international. Les flux de circulation dégradent en particulier la Grande rue et la route de Chalon, axe principal, mais également les voies adjacentes situées à l'Ouest, rue de la Gare et avenue de Mâcon, rue des Carronnières et rue Bresse Cocagne, rue de l'Huppe.

▪ **La prédominance des véhicules motorisés, au détriment des mobilités douces**

Les places publiques, nombreuses, sont exclusivement dédiées au stationnement. Cette prédominance des véhicules, qui saturent l'espace public au détriment des piétons, porte atteinte à la qualité du cadre de vie.

▪ **Une menace sur les fonctions « habitat » et « commerce »**

Le recensement 2018 de la population a révélé un nombre élevé de logements vacants en centre-ville. L'appareil commercial du centre-ville, s'il « tient bon », peut être menacé, concurrencé par l'extension de l'offre commerciale aux entrées de Montrevel. La menace de dévitalisation voire de désertification du centre-ville existe, tant au niveau des commerçants que des résidents.

**La requalification du centre-ville, des enjeux majeurs pour l'attractivité de Montrevel-en-Bresse et de son agglomération**

Compte tenu du rôle central de Montrevel-en-Bresse à l'échelle de la Bresse et des difficultés aujourd'hui constatées, la requalification du centre-ville revêt **un caractère stratégique** et soulève plusieurs enjeux :

- **la gestion des flux de circulation** (sécurisation, limitation des nuisances),
- **la réduction de la place de la voiture, au bénéfice des mobilités douces,**
- **le maintien et le renforcement de l'appareil commercial,**
- **le renouvellement urbain, afin de reconquérir des surfaces disponibles en centre-ville,**
- **l'amélioration du cadre de vie de tous** (résidents, clients, usagers, visiteurs).

La requalification du centre-ville doit également tenir compte d'un **enjeu spécifique, lié à la traversée de l'agglomération par la voie verte**, dont le premier tronçon va relier Attignat à Jayat. L'aménagement de la voie verte est porté par la Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse.

Les enjeux de la requalification du centre-ville portent sur **un centre-ville entendu « au sens large »**, s'étendant en partie Ouest.

### **Une réflexion continue et approfondie**

Du fait de l'importance et de l'ampleur des enjeux soulevés par le projet de requalification du centre-ville, plusieurs **études préalables** ont été réalisées. Ces études ont progressivement permis de **préciser les objectifs du projet** et de **décliner les orientations d'aménagement de manière opérationnelle** :

- **2015 – étude prospective sur le développement de Montrevel-en-Bresse et l'avenir du centre-ville**, menée par le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de l'Ain (CAUE).
- **2016 – étude mutualisée avec la Communauté de communes de Montrevel-en-Bresse, mettant en perspective la création de la voie verte et la requalification du centre-ville**, confiée à l'agence d'urbanisme Axe Saône.
- **2017-2018 – études de programmation, en vue de la définition d'un projet de requalification global**, menée par l'agence d'urbanisme Axe Saône, associée aux bureaux d'études Ceryx Trafic System (circulation - stationnement) et Suez Consulting / Safege SAS (voirie - réseaux).

Toutes ces études se sont appuyées, sous différentes formes, sur **des temps de concertation** avec les « acteurs » du centre-ville, qu'ils soient résidents, commerçants, clients ou usagers (ateliers, entretiens individuels). En tant que de besoin eu égard à l'avancée de la réflexion, des temps d'échanges ont eu lieu avec les maires des communes de Jayat et Malafretaz.

***Il appartient désormais au conseil municipal de se prononcer sur le lancement de l'opération de requalification du centre-ville, sur la base des propositions présentées ci-après, portant sur :***

- Un projet global, appuyé sur une nouvelle stratégie de circulation et de stationnement et une requalification de qualité des espaces publics et des voiries,
- Une mise en œuvre par phases, avec un souci permanent de la concertation,
- La procédure de lancement de l'opération.

**UN PROJET GLOBAL, APPUYÉ SUR UNE NOUVELLE STRATÉGIE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT ET UNE REQUALIFICATION DE QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET DES VOIRIES**

### **Les principes de définition du projet**

#### **▪ Un projet global**

La prise en compte de l'ensemble des enjeux rend nécessaire **un projet d'aménagement global** :

- portant sur un **périmètre** s'étendant des rues Bresse Cocagne et des Carronnières à l'Ouest, de la place du Général de Gaulle et de la rue de la Gare au Sud, de la Grande rue, de la place du 3 septembre, des rues du Château et des Tortipieds à l'Est et de la route de Chalon et du rond-point de Jayat au Nord,
- visant à répondre aux **attentes de l'ensemble des usagers du centre-ville**, qu'ils soient résidents, commerçants, clients, usagers des équipements publics et piétons, cyclistes ou automobilistes.

## ▪ Les objectifs

Le programme de travaux répondra aux objectifs suivants, visant tous au **renforcement de l'attractivité du centre-ville** :

- sécuriser et requalifier les axes Nord-Sud (Grande rue – route de Chalon et rue des Carronnières – rue Bresse Cocagne) et la rue de la Gare,
- créer des espaces publics apaisés et fonctionnels,
- créer un maillage pour les flux cycles et piétons,
- intégrer la voie verte dans le projet de requalification.

## La nouvelle stratégie de circulation et de stationnement

### ▪ Le tracé de la voie verte

Par délibération en date du 22 février 2018, le conseil municipal de Montrevel-en-Bresse a pris acte du passage de la voie verte, dont l'aménagement relève de la Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse, par les **rues des Carronnières et Bresse Cocagne**. Ce tracé correspond à **l'assise naturelle de la voie verte**, constituée de l'ancienne voie de chemin de fer. L'alternative envisagée, passage par le chemin du cimetière, la Grande rue et la route de Chalon, aurait conduit à interrompre la voie verte, ce qui n'est pas souhaitable.

**Rue Bresse Cocagne, la largeur de la voie est insuffisante pour aménager la voie verte (voie en site propre de 3 mètres de large), tout en maintenant deux sens de circulation. L'aménagement d'un sens unique s'avère nécessaire**, sauf à réaliser des acquisitions foncières sur les propriétés riveraines. A défaut de sens unique, la voie verte sera « suspendue » dans la traversée de Montrevel-en-Bresse : elle s'arrêtera au Sud au niveau du carrefour de la place du Général de Gaulle et reprendra au Nord au rond-point de Jayat.

### ▪ La gestion des flux de circulation

Les **impératifs techniques liés à la réalisation de la voie verte** conduisent à définir **un nouveau plan de circulation**, concernant la traversée Nord-Sud de l'agglomération de Montrevel-en-Bresse :

- **mise en sens unique Nord > Sud de la rue Bresse Cocagne, pour tous les véhicules.**
- **mise en sens unique Sud > Nord, pour les poids lourds, de la Grande rue et de la route de Chalon.**  
En effet, adopter uniquement la mise en sens unique de la rue Bresse Cocagne conduirait à reporter la moitié du trafic actuel sur la Grande rue et la route de Chalon : cet accroissement de la circulation n'est pas soutenable et contraire aux objectifs de la requalification de la Grande rue.

### ▪ La gestion du stationnement

Le centre-ville compte **près de 400 places de stationnement, situées à moins de 4 minutes à pied des commerces et des services**. Il s'agit de préserver ce potentiel et de l'optimiser (aujourd'hui, les places vacantes représentent 30% de l'offre globale et le taux de rotation est très faible). Le nombre de places de stationnement sera **réduit de manière ciblée** ; des **règles de stationnement** seront adoptées afin de **favoriser la rotation des véhicules et, par conséquent, l'accès aux commerces**.

## Une requalification de qualité des voiries et des espaces publics

### ▪ Une requalification des rues en voies urbaines

Les **aménagements des axes Grande rue – route de Chalon et rue Bresse Cocagne – rue des Carronnières – rue de la Gare** devront permettre la mise en œuvre du nouveau plan de circulation et le passage de la voie verte. Il s'agit de **requalifier ces deux barreaux avec un même niveau de qualité, en vue d'un fonctionnement sécurisé et apaisé** :

- adaptation des gabarits des voies,
- aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules et à sécuriser les déplacements de tous,
- aménagements dissuasifs pour le trafic des poids lourds.

Le **renouvellement de la couche de roulement de la Grande rue et de la route de Chalon** sera mis en œuvre par le Département de l'Ain.

### ▪ Une reconfiguration complète du carrefour de la place du Général de Gaulle

Le trafic attendu au niveau du carrefour de la place du Général de Gaulle, du fait du nouveau plan de circulation, nécessite un réaménagement du carrefour, dont la configuration actuelle n'est pas aujourd'hui optimale. La **réalisation d'un carrefour à feux** permettra de traiter le problème des girations et de réguler les flux en toute sécurité. Ce carrefour à feux fonctionnera **en coordination avec le carrefour de la rue de Gare (RD 28 – RD 975), dont le fonctionnement sera amélioré.**

### ▪ Une requalification des espaces publics

- **La requalification de la place du 3 septembre, en lien avec la Grande rue, de la rue des Tortipieds et de la rue du Château**

La place du 3 septembre est aujourd'hui saturée de véhicules (70% de l'espace). Le réaménagement de cette place de centre-bourg constitue une priorité. **Les fonctions de la place seront redéfinies, afin de donner la priorité aux piétons et de créer un espace agréable et convivial.** Les travaux consisteront notamment à :

- ✓ réduire le nombre de places de stationnement, par l'aménagement d'un parking de courte durée, favorisant l'accès aux commerces,
- ✓ développer un vaste espace dédié aux piétons, ponctué de plantations, permettant le déploiement de terrasses et l'installation de mobilier urbain,
- ✓ favoriser les traversées piétonnes entre la place et la Grande rue.

Dans la continuité de la place du 3 septembre, **les rues des Tortipieds et du Château verront leur statut évoluer, dans un sens plus favorable aux piétons.** Les continuités des parcours piétons entre la Grande rue, la place du 3 septembre et ces deux « ruelles » du centre-ville, jusqu'à la place de la Résistance, seront recherchées.

**La Grande rue, au droit de la place du 3 septembre, en lien avec la place de l'église,** sera aménagée de façon à ce que **la voirie ne soit plus perçue comme prioritaire.** Les flux piétons auront davantage d'importance et les façades commerciales seront valorisées.

- **Une possibilité de réaménager, à terme, la place du Général de Gaulle**

La place du Général de Gaulle est, elle aussi, saturée de véhicules. Constituant **l'entrée Ouest du centre-bourg**, elle pourrait, dans un second temps, faire l'objet d'une **requalification d'ampleur, afin de mieux structurer et valoriser l'ensemble des fonctions de cet espace** (stationnement, cheminements piétons, terrains de boules, façades commerciales, marchés forains...).

Cette requalification pourrait être inscrite, à terme, dans un schéma d'aménagement de l'ensemble des places publiques de la commune (place de la Grenette, place de la Résistance, place de l'église).

**UNE MISE EN ŒUVRE PAR PHASES, AVEC UN SOUCI PERMANENT DE LA CONCERTATION**

**Chiffrage et phasage opérationnel**

Les travaux menant à la mise en œuvre pleine et entière du projet global de requalification du centre-ville seront menés par **phases successives, tenant compte des contraintes techniques et des capacités budgétaires de la commune.**

- Compte tenu des estimations, il est proposé de **décomposer l'opération en deux tranches** et de **fixer l'enveloppe financière prévisionnelle**, comme suit (*détail en annexe 1*) :

	HT	TTC
<b>TRANCHE FERME</b>		
Avant-projet global	139 520 €	167 424 €
1 <sup>ère</sup> phase opérationnelle ( <i>place du 3 septembre, rue des Tortipieds et du Château, Grande rue dans sa totalité</i> )	1 648 525 €	1 978 230 €
<b>TOTAL</b>	<b>1 788 045 €</b>	<b>2 145 654 €</b>
<b>TRANCHE CONDITIONNELLE</b>		
2 <sup>ème</sup> phase opérationnelle ( <i>rue Bresse Cocagne, rue des Carronnières, carrefour du Général de Gaulle, rue de la Gare</i> )	2 453 017,50 €	2 943 621 €
<b>TOTAL</b>	<b>2 453 017,50 €</b>	<b>2 943 621 €</b>
<b>TOTAL OPERATION</b>	<b>4 241 062,50 €</b>	<b>5 089 275 €</b>

*A titre indicatif, ont été estimés le coût des travaux de requalification de la place du Général de Gaulle : 850 000 € HT et du secteur de l'église : 315 800 € HT.*

▪ **Mise en œuvre des tranches :**

- **Tranche ferme** : engagement lors du conseil municipal du 17 mai 2018.
- **Tranche conditionnelle** : engagement soumis à l'adoption d'une seconde délibération, en conseil municipal, lorsque les opérations de travaux de la tranche ferme seront en voie d'achèvement.

**La concertation**

Des **temps de concertation** ont été régulièrement organisés depuis le lancement des études préalables ; ils se poursuivront tout au long de l'opération.

## LE LANCEMENT DE LA PROCEDURE

### Une convention de mandat avec la SPL Cap3B Aménagement

La conduite d'un tel projet nécessite **des ressources et des moyens humains adaptés**, dont la commune de Montrevel-en-Bresse ne dispose pas en interne.

La **SPL Cap3B Aménagement** a accompagné la commune dans la réalisation des études de programmation, en tant qu'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage. Pour mener à bien la réalisation du projet de requalification du centre-ville, il s'agit de conclure avec la SPL un **contrat de mandat**. Un mandataire agit au nom et pour le compte de la commune et la représente à l'égard des tiers.

Les **honoraires du mandataire** s'élèvent à **137 362,50 € HT, soit 3,92 % du coût total des travaux HT** (détail en annexe 1).

### Une consultation en vue du choix d'un maître d'œuvre

Les **études de maîtrise d'œuvre** doivent être aujourd'hui engagées. Il s'agit donc de **lancer une consultation pour le choix d'un maître d'œuvre** à qui seront confiés :

- la réalisation d'un avant-projet portant sur la globalité du projet (phase AVP), afin de garantir une cohérence globale de la réflexion (tranche ferme),
- l'élaboration du projet et du dossier de consultation des entreprises (phases PRO et DCE) et le suivi de chantier pour chacune des deux phases de travaux (tranche ferme pour la phase 1, tranche conditionnelle pour la phase 2).

**Les enjeux liés à l'attractivité du centre-ville de Montrevel-en-Bresse sont conséquents, à l'échelle de la commune comme de son agglomération. Le centre-ville nécessite aujourd'hui un investissement majeur, qui réponde à une vision d'avenir, cohérente pour le territoire et respectueuse de l'intérêt général.**

**Compte tenu des conclusions des études menées depuis 2015, il est proposé au conseil municipal d'approuver le lancement du projet de requalification du centre-ville tel que ci-dessus présenté et d'autoriser M. le Maire à prendre toute mesure nécessaire à sa mise en œuvre.**

**Annexe 1**

	Honoraires Mandataire			Dépenses externalisées (MOE, travaux, aléas, CSPS...)		TOTAL OPERATION	
	HT	TTC		HT	TTC	HT	TTC
<b>TRANCHE FERME</b>							
<b>Avant-projet global</b>	30 020,00 €	36 024,00 €		109 500,00 €	131 400,00 €	139 520,00 €	167 424,00 €
<b>1ère phase opérationnelle</b>	48 325,00 €	57 990,00 €		1 600 200,00 €	1 920 240,00 €	1 648 525,00 €	1 978 230,00 €
			<i>MOE</i>	88 200,00 €	105 840,00 €		
			<i>Travaux</i>	1 400 000,00 €	1 680 000,00 €		
			<i>Aléas, imprévus, divers</i>	112 000,00 €	134 400,00 €		
<b>TOTAL Tranche ferme</b>	<b>78 345,00 €</b>	<b>94 014,00 €</b>		<b>1 709 700,00 €</b>	<b>2 051 640,00 €</b>	<b>1 788 045,00 €</b>	<b>2 145 654,00 €</b>
<b>TRANCHE CONDITIONNELLE</b>							
<b>2ème phase opérationnelle</b>	59 017,50 €	70 821,00 €		2 394 000,00 €	2 872 800,00 €	2 453 017,50 €	2 943 621,00 €
			<i>MOE</i>	126 000,00 €	151 200,00 €		
			<i>Travaux</i>	2 100 000,00 €	2 520 000,00 €		
			<i>Aléas, imprévus, divers</i>	168 000,00 €	201 600,00 €		
<b>TOTAL Tranche conditionnelle</b>	<b>59 017,50 €</b>	<b>70 821,00 €</b>		<b>2 394 000,00 €</b>	<b>2 872 800,00 €</b>	<b>2 453 017,50 €</b>	<b>2 943 621,00 €</b>
<b>COUT GLOBAL Tranche ferme + tranche conditionnelle</b>	<b>137 362,50 €</b>	<b>164 835,00 €</b>		<b>4 103 700,00 €</b>	<b>4 924 440,00 €</b>	<b>4 241 062,50 €</b>	<b>5 089 275,00 €</b>