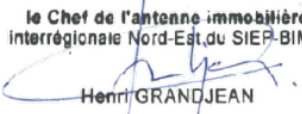


Confortement du talus et remise en état du parking du CDFIP de Lons Le Saunier

2, rue Turgot – 39000 Lons Le Saunier

PROGRAMME

Version Date		INTERVENANTS		SIGNATURES ET DATES
V1 du 01/06/2026	Approuvée par	REPRESENTANT DU POUVOIR ADJUDICATEUR (CHEF DE L'ANTENNE DE LYON PAR INTERIM)	Henri Grandjean	le Chef de l'antenne immobilière interrégionale Nord-Est du SIEP-BIMO  Henri GRANDJEAN
V2 du 22/07/202	Validé par	DIRECTEUR D'INVESTISSEMENT BUREAU DE L'IMMOBILIER ET SURETE – SPIB-2C	Catherine Marimbeau	 Catherine MARIMBEAU Administratrice des finances publiques adjoint

Sommaire

PARTIE A — ÉTAT DES LIEUX ET FONCTIONNEMENT	4
A.1 PRÉSENTATION DE L'OPERATION	5
A.1.1 LES ACTEURS DU PROJET.....	5
A.1.2 LES OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	5
A.1.3 LE BUDGET DE L'OPERATION.....	5
A.2 DONNEES SUR LE SITE	6
A.2.1 PRÉSENTATION DU SITE.....	6
A.2.2 DESORDRES CONSTATES SUR LE PARKING ET DANS LE TALUS	7
A.2.3 DESORDRES CONSTATES DANS LES CANALISATIONS ENTERREES	8
PARTIE B — BESOINS DU MAITRE D'OUVRAGE	10
B.1 BESOINS GENERAUX DU MAITRE D'OUVRAGE	11
B.1.1 OBJECTIFS DU MAITRE D'OUVRAGE.....	11
B.1.2 BESOINS DU MAITRE D'OUVRAGE.....	11
B.1.2.1 Missions de maîtrise d'œuvre.....	11
B.1.2.2 Contraintes du site	11
B.1.2.3 Contraintes d'urbanisme	12
B.1.2.4 Contraintes techniques.....	12
B.1.2.5 Contrainte budgétaire	12
PARTIE C — EXIGENCES ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET TECHNIQUES	13
C.1 EXIGENCES ARCHITECTURALES.....	14
C.2 EXIGENCES DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	14
C.2.1 ATTENUER LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE	14
C.2.2 PRESERVER ET RESTAURER LA BIODIVERSITE	14
C.2.3 PRESERVER LES RESSOURCES GRACE A L'ECONOMIE CIRCULAIRE.....	14
C.2.3.1 Éviter l'utilisation de matière grâce à la sobriété.....	14
C.2.3.2 Réduire le prélèvement de matières grâce au réemploi.....	14
C.2.3.3 Compenser l'utilisation de matière nécessaire grâce au recyclage	15
C.2.4 CHANTIER A FAIBLES NUISANCES	15
C.3 EXIGENCES TECHNIQUES	15
C.3.1 GENERALITES	15
C.3.2 AMENAGEMENTS EXTERIEURS ET PAYSAGE - VOIRIE ET RESEAUX DIVERS (VRD).....	16
C.3.3 ELECTRICITE.....	16
PARTIE D — ANNEXES.....	17

Préambule

Ce programme a été rédigé par l'antenne immobilière Alpes Centre Est du bureau immobilier et maîtrise d'ouvrage, sous-direction de l'immobilier, service de l'immobilier et de l'environnement professionnel (SIEP – Immo – BIMO), du secrétariat général des ministères économiques et financiers, qui intervient en qualité de maîtrise d'ouvrage.

Le maître de l'ouvrage a défini dans ce programme :

- les objectifs de l'opération ;
- les exigences de qualité architecturale, fonctionnelle, technique, économique et environnementale, relatives à la réalisation et à l'utilisation des ouvrages ;
- les contraintes identifiées à ce stade de l'opération.

Le marché de maîtrise d'œuvre porte sur les missions normalisées de conception au sens du code de la commande publique.

PARTIE A



ÉTAT DES LIEUX ET FONCTIONNEMENT

A.1 Présentation de l'opération

A.1.1 Les acteurs du projet

L'antenne immobilière Alpes Centre Est du Bureau Immobilier et Maîtrise d'Ouvrage, Sous-direction de l'immobilier, Service de l'Immobilier et de l'Environnement Professionnel (SIEP – Immo – BIMO), du Secrétariat Général des Ministères Economiques et Financiers, assure la **maîtrise d'ouvrage mandatée de l'opération**. Le Chef de l'antenne immobilière de Lyon par intérim représente le pouvoir adjudicateur.

La Direction Départementale des Finances Publiques (DDFiP) du Jura est la **direction utilisatrice du site**.

Le Bureau de l'Immobilier et Sûreté – SPIB-2C, de la Sous-Direction du Budget, de l'Achat et de l'Immobilier, Service Stratégie, Pilotage, Budget, de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP), est le **directeur d'investissement**.

A.1.2 Les objectifs de l'opération

Le Centre des Finances Publiques situé au 2 rue Turgot à Lons-le-Saunier, sur une parcelle domaniale, fait face à un problème préoccupant : depuis les années 2020/2021, des fissures ont été observées sur le revêtement bitumineux du parking de 15 places situé à droite à l'entrée du site, mettant en évidence des signes inquiétants d'un affaissement progressif d'une partie de ce parking, conséquence directe d'un glissement du talus qui le soutient. Ces désordres structurels représentent une menace potentielle pour la sécurité des installations et des usagers de ce lieu public.

Cet affaissement nécessite une intervention dans le cadre de la présente opération, consistant à :

- mettre en œuvre un dispositif pérenne de confortement du talus soutenant le parking, permettant de contenir tout nouveau glissement de terrain éventuel ;
- remettre en état le parking et les canalisations en sous-face ;
- prévoir des fourreaux pour l'installation ultérieure de réseaux d'éclairage et le pré équipement de bornes pour véhicules électriques.

A.1.3 Le budget de l'opération

Le montant de l'investissement relatif aux prestations de travaux ne devra en aucun cas être supérieur à 175 000 € H.T (valeur juin 2026).

A.2 Données sur le site

A.2.1 Présentation du site

Situé à l'angle de la rue Turgot et de la route de Besançon à Lons-le-Saunier, le site s'étend sur une parcelle de 9 580 m². L'ensemble immobilier, édifié en 1976, comprend deux structures : le bâtiment A (450 m² d'emprise au sol) et le bâtiment B (950 m² d'emprise au sol). Référencés sous les identifiants Chorus 145659 / 188230 et 375536, ces édifices sont implantés sur la parcelle 477 en zone UB, du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lons le Saunier.

Le terrain se prolonge largement autour des bâtis et en particulier à l'arrière, offrant une ambiance végétalisée agréable ainsi qu'une capacité de stationnement généreuse pour les agents et les usagers.

L'accès principal au site, en véhicule et à pied, se fait par le 2 rue Turgot. La sortie du site se fait à l'opposé, par la rue des Pendants.

Un accès pour le personnel à pied uniquement se fait par le portillon de la rue de Besançon. Depuis ce portillon, le cheminement pour accéder aux bâtiments A et B est en pente et sinueux.

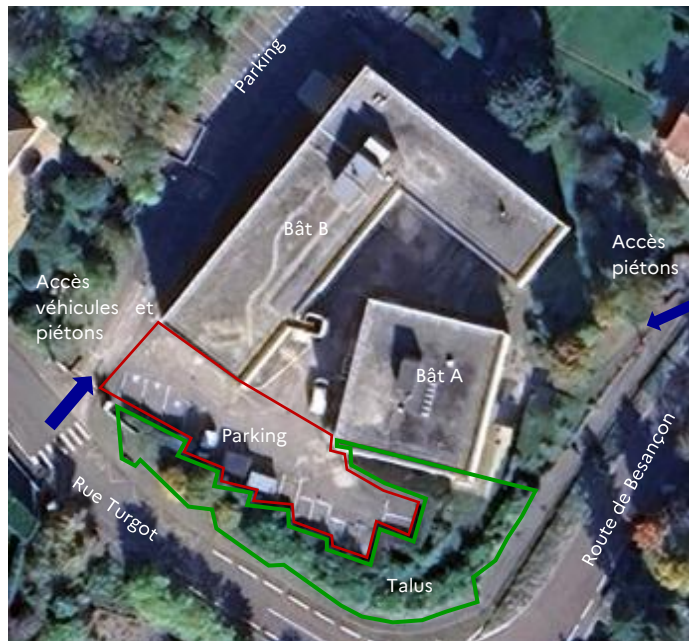
Le site dispose de nombreux stationnements. Un premier parking d'une quinzaine de places, dont 3 places pour personnes à mobilité réduite, est présent à droite à l'entrée du site, proche du bâtiment A, réservé au personnel. Ce parking dispose également d'un abri fumeurs et d'un abri à vélos non sécurisé. Un deuxième stationnement situé en face et au-delà du bâtiment B est à disposition des usagers et du personnel. Il est équipé de bornes IRVE pour 4 véhicules électriques, et d'un carport.

Le site est entièrement clôturé par un grillage, qui se perd dans la végétation par endroits.



Vue de l'accès au site depuis le 2 rue Turgot (accès véhicules et vue sur bâtiment A)

Depuis l'accès au site, sur la droite en entrant sur la parcelle, commence le parking d'une quinzaine de places (dont la réfection date d'avant 2013), surplombant le talus situé à l'angle de la rue Turgot et de la route de Besançon, objet des travaux de la présente opération.



Vue aérienne de la parcelle

A.2.2 Désordres constatés sur le parking et dans le talus

Suite à la constatation de fissures apparues sur le parking à l'entrée du site, une expertise technique a été diligentée auprès du cabinet LAMY Expertise en 2023. Il a fait part de ses observations dans sa **note technique d'expertise référencée LY23077189** du 04 août 2023 (*annexe 1_Note technique d'expertise*).

Selon cette note technique, voici une description des fissures et des affaissements constatés ainsi que les impacts potentiels sur la sécurité des occupants et la fonctionnalité du parking :

- Fissures et affaissements :
 - Des fissures significatives ont été observées dans la couche d'enrobé du parking. Ces fissures sont de différentes tailles et longueurs, allant de quelques centimètres à plusieurs mètres de long.
 - Des affaissements sont apparus, provoquant un enfoncement de la surface du parking à certains endroits. Ces affaissements semblent s'accroître avec le temps, indiquant un mouvement subsistant du sol.
- Impacts sur la sécurité des occupants :
 - Les fissures et les affaissements du parking présentent un risque potentiel pour la sécurité des occupants et des usagers. En particulier, certains emplacements de stationnement ont un risque d'effondrement partiel.
- Impacts sur la fonctionnalité du parking :
 - Les petites bordures en béton de type P2 de 6 cm d'épaisseur qui soutiennent le revêtement bitumineux sont exposées à des risques de détérioration supplémentaire en raison de l'affaissement du sol.
 - La présence de fissures et d'affaissements peut entraver la circulation des véhicules ou des usagers dans certaines parties du parking, créant des difficultés d'accès.
 - Les fissures et les affaissements affectent la fonctionnalité du parking en réduisant le nombre d'emplacements utilisables.

➤ Impacts sur la stabilité de l'enrochement :

- L'enrochement existant au droit de l'escalier présente des anomalies, notamment des désolidarisations entre les blocs de pierre. Ces anomalies augmentent le risque de chute de blocs de pierre.
- En cas d'aggravation de ces désordres, l'accès des agents au parking par l'escalier pourrait devenir dangereux, ce qui nécessiterait de neutraliser cet accès.

À ce jour, le phénomène de glissement du talus soutenant le parking n'est pas stabilisé. Les fissures, les affaissements et les autres désordres constatés sur le parking présentent un risque significatif pour la sécurité des occupants. Des mesures correctives et de sécurité doivent être prises rapidement pour remédier à ces problèmes et éviter des conséquences plus graves.

A.2.3 Désordres constatés dans les canalisations enterrées

En parallèle de l'expertise menée sur le talus, une inspection visuelle des réseaux enterrés situés sur la parcelle a été réalisée à la caméra, par le prestataire Canacam, le 21/08/2023. Le **rapport d'inspection visuelle N°2023/129** du 04/09/2023 (*annexe 2_Rapport inspection visuelle*) fait part des désordres constatés et de l'état des réseaux traversés (réseaux d'eau pluviale et d'eau usée).

Le rapport fait état, sur l'ensemble de la parcelle, de :

- Présence de racines sur plusieurs tronçons, réduisant des sections,
- Obstructions de certains tronçons,
- Dépôts adhérents et concrétions, réduisant des sections,
- Stagnation d'eau entraînant une perte de visibilité de la caméra,
- Déplacement d'assemblage avec déboîtement.

Les réseaux concernés par le parking et le talus sont des réseaux d'eau pluviale de surface du parking qui semblent s'évacuer dans le talus au travers d'un drain. Selon le rapport, les tronçons concernés sont les suivants (selon schéma issu du rapport, ci-après) : grille 1 – grille 2, grille 2 – grille 4, grille 4 – talus, inconnu 1 – grille 3, grille 3 – grille 4.



Les deux tronçons de grille 1 à grille 4 constituent un réseau en PVC de diamètre 200 mm, les autres tronçons semblent être un drain PVC en diamètre 160 mm.

Sur les tronçons qui intéressent le parking et le talus, des désordres ont été constatés :

- Grille 3 – Inconnu 1 : sur ce tronçon une déformation du réseau entraîne une réduction de dimension de 5%. Le nœud d'arrivée *Inconnu 1* ne débouche pas en extérieur, il a été bouché par du béton. D'après le rapport ce réseau serait un drain en diamètre 160 mm.
- Grille 3 – grille 4 : ce tronçon semble également être un drain de diamètre 160 mm. Ce tronçon présente une déformation entraînant une réduction de dimension de 6%, puis un niveau d'eau stagnante, trouble, à une hauteur de 13%.
- Grille 4 – talus : il n'est pas précisé si ce tronçon est également un drain, mais le diamètre est toujours de 160 mm. Sur ce tronçon il a été constaté trois déplacements d'assemblage avec déboîtement longitudinal, et l'inspection s'est terminée avant le nœud d'arrivée (regard dans le talus) pour cause d'obstruction du passage

PARTIE B



BESOINS DU MAITRE D'OUVRAGE

B.1 Besoins généraux du maître d'ouvrage

B.1.1 Objectifs du maître d'ouvrage

Les objectifs du maître d'ouvrage sont :

- Mettre en œuvre un dispositif pérenne de confortement du talus soutenant le parking, permettant de contenir tout nouveau glissement de terrain éventuel, et revégétaliser le talus,
- Remettre en état les revêtements du parking, en profitant des travaux pour désimperméabiliser les surfaces de stationnements,
- Remettre en état de fonctionnement les canalisations éventuellement endommagées en sous-face,
- Prévoir des fourreaux pour l'installation ultérieure de réseaux d'éclairage et le pré équipement de bornes pour véhicules électriques.

B.1.2 Besoins du Maître d'ouvrage

B.1.2.1 Missions de maîtrise d'œuvre

Pour le dimensionnement des ouvrages, la consultation des entreprises et le suivi de l'exécution des travaux, les missions normalisées de maîtrise d'œuvre, au sens du code de la commande publique, intégreront les missions d'ingénierie géotechniques suivantes :

- études géotechniques de conception (G2) :
 - en phases AVP/PRO, qui s'appuieront sur l'ensemble des données récoltées, existantes ou à réaliser (investigations géotechniques, expertise, inspection des réseaux, ...),
 - en phase DCE/AMT. Le DCE intégrera la DPGF avec les quantitatifs à réaliser.
- études géotechniques de réalisation (G4) :
 - en phase travaux (DET/AOR), phase de supervision du suivi géotechnique d'exécution.

Les missions de maîtrise d'œuvre devront intégrer tous les objectifs du maître d'ouvrage, énoncés au § B.1.1.

Un contrôleur technique ainsi qu'un coordonnateur SPS seront recrutés par le maître d'ouvrage, pour cette opération.

B.1.2.2 Contraintes du site

Les travaux se dérouleront sur un site en service dont les bâtiments seront occupés, avec une continuité d'accueil des usagers.

L'ensemble des accès devra donc être maintenu en service, avec, le cas échéant, un phasage à mettre en place en fonction du planning des travaux sur le parking et le talus.

La sécurisation du site devra par ailleurs être maintenue tout au long des travaux.

Il sera nécessaire de mettre en place des installations de chantiers adaptées et de protéger les installations existantes sur le site.

Durant la phase travaux l'ensemble des protections nécessaires à la bonne stabilité du talus en phase provisoire sera prévu, notamment en cas de pluie.

Il est à noter que les deux abris présents sur le parking (abri fumeurs et abri vélos), seront déposés par les services de la DDFiP, préalablement aux travaux.

B.1.2.3 Contraintes d'urbanisme

Le bâtiment est soumis au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Lons-le-Saunier. Il se situe sur la parcelle 477 en zone UB. Il n'est soumis à aucune servitude d'utilité publique.

Dans le cadre de la présente opération, on respectera notamment les articles UB4 (relatif aux eaux pluviales), UB11 (relatif à l'aspect extérieur et notamment aux clôtures), UB13 (relatif aux espaces libres et plantations).

En parallèle de ses études, le maître d'œuvre aura en charge l'élaboration de l'ensemble des autorisations et démarches administratives nécessaires, à déposer en mairie par le maître d'ouvrage.

B.1.2.4 Contraintes techniques

La parcelle se situe dans une zone à risque sismique modérée (zone 3). Les travaux ne modifient pas la structure des bâtiments existants sur le site. Néanmoins, des précautions liées au risque sismique seront à prendre, les ouvrages devant répondre aux réglementations parasismiques.

Le site est localisé en zone 3 (secteur de risque négligeable, construction autorisée mais pouvant nécessiter un avis géotechnique) du plan de zonage du PPR de Lons et alentours (R111-3).

Le maître d'œuvre assistera le maître d'ouvrage dans le recrutement de cabinets géotechniques pour la réalisation des investigations et reconnaissances géotechniques ainsi que des diagnostics des réseaux enterrés, complémentaires, qu'il jugera nécessaires (élaboration d'un cahier des charges notamment), durant la phase de ses études. Ces investigations permettront notamment de reconnaître la nature des sols, la présence et l'état des réseaux enterrés, rencontrés dans l'emprise des futurs ouvrages, de définir les caractéristiques des sols et de déterminer, d'optimiser et dimensionner les systèmes de soutènements possibles, ainsi que les modalités de remplacement éventuel des réseaux. Ces investigations pourront cependant être réalisées par le prestataire de maîtrise d'œuvre s'il dispose de cette compétence, dans ce cas il le proposera en variante de son offre.

B.1.2.5 Contrainte budgétaire

Le maître d'œuvre devra veiller au respect de l'enveloppe financière affectée aux travaux par le maître d'ouvrage.

PARTIE C

EXIGENCES ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET TECHNIQUES

C.1 Exigences architecturales

La qualité architecturale est un atout de valorisation de l'opération en termes d'intégration urbaine et paysagère, de qualité de vie des agents, ainsi que de valeur patrimoniale.

Il sera notamment porté un soin particulier à l'intégration paysagère des dispositifs de confortement du talus.

C.2 Exigences de performance environnementale

C.2.1 Atténuer le dérèglement climatique

La baisse des émissions de gaz à effet de serre de l'opération s'appuiera sur le choix de matériaux à faible empreinte carbone, et biosourcés ou géosourcés dans la mesure du possible.

C.2.2 Préserver et restaurer la biodiversité

Le projet mettra en œuvre tous les moyens nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la biodiversité, en s'appuyant notamment sur le guide « Rénovation du bâti et biodiversité » de la LPO et le guide Nature et bâti de Loiret Nature Environnement.

L'opération maintiendra ou améliorera le coefficient de pleine terre tel que défini par le Plan Local d'Urbanisme.

Toute nouvelle plantation extérieure utilisera des essences compatibles avec la modification du climat à moyenne et longue échéance dans un climat « France à +4 °C ».

C.2.3 Préserver les ressources grâce à l'économie circulaire

C.2.3.1 Éviter l'utilisation de matière grâce à la sobriété

La conception du projet s'inscrira dans une logique de sobriété pour limiter le besoin en matière.

C.2.3.2 Réduire le prélèvement de matières grâce au réemploi

L'effort de réemploi sera réalisé à la fois sur le flux sortant (matériaux issus de la déconstruction) et sur le flux entrant (matériaux utilisés sur site pour les travaux).

Flux sortant : objectif de taux de récupération

Le projet visera le taux de récupération¹ maximum.

Flux entrant : objectif de taux de réemploi

Le projet visera un taux de réemploi² minimum de **5 % en masse**. Ces matières seront issues de la déconstruction réalisée sur le site, ou issues d'autres opérations identifiées par une prospection auprès de la filière locale de réemploi et les plateformes numériques.

Dans une logique de sobriété, ces matières n'auront pas pour seule utilité l'atteinte de l'objectif de réemploi, et devront donc présenter une utilité manifeste pour l'opération.

¹ Défini par le rapport entre la quantité de matériaux récupérés en vue d'être réemployés et la quantité totale des matériaux extraits des constructions d'origine, d'après le document « Fixer, suivre et rapporter sur les taux de récupération et de réemploi dans les projets de construction », FCRBE, 2023.

² Défini par le rapport entre la quantité de matériaux réemployée lors des travaux et la quantité totale des matériaux utilisée pour les travaux (ibid.)

C.2.3.3 Compenser l'utilisation de matière nécessaire grâce au recyclage

Flux sortant : taux de réemploi, recyclage et valorisation matière

Les matériaux et équipements déposés lors de l'opération ainsi que les chutes de chantier viseront un taux de réemploi, de recyclage et de valorisation matière supérieur à **80 % en masse**.

La dépose sélective est essentielle à l'optimisation du réemploi, du recyclage et de la valorisation matière des huit grandes catégories de matériaux (plâtre, bois, métal, fractions minérales, verre, plastique, papier/carton, textiles). Le tri sera effectué dans des contenants dédiés, adaptés à chaque flux de matériaux, afin de garantir leur orientation vers les filières de traitement appropriées, et obligatoirement vers les éco-organismes agréés par le ministère de la transition écologique, à savoir [Valobat](#), [Ecominéro](#), [Valdelia](#) et [Écosystem](#).

Un plan de gestion des déchets, de type SOGED (Schéma d'Organisation de la Gestion des Déchets), sera établi et partagé avec la maîtrise d'ouvrage. Ce document cadre l'organisation du tri, de la collecte, du stockage, de la sensibilisation du personnel, de la signalétique et de la traçabilité des déchets sur le chantier. Il fait l'objet de mises à jour régulières, notamment en cas d'évolution du projet ou de modification des modalités d'exécution des travaux, afin de garantir une gestion conforme et optimisée des flux de déchets.³

Conformément à l'article R. 541-43 du Code de l'environnement, un registre chronologique retrace l'ensemble des étapes liées à la production, à l'expédition, à la réception et au traitement des déchets, ainsi qu'aux produits et matières issus de leur valorisation. Ce registre est intégré au Dossier des Ouvrages Exécutés (DOE).

Flux entrant : taux de matières recyclées et recyclables

Les matériaux et équipements dont la mise en œuvre est nécessaire à l'opération (flux entrant) et qui ne seront pas issus du réemploi viseront :

- un taux de matières recyclées (matières secondaires) optimisé au maximum,
- un taux de matières recyclables supérieur à **90 % en masse**. Ces calculs s'appuieront sur le calcul en Analyse en Cycle de Vie (ACV).

C.2.4 Chantier à faibles nuisances

La réalisation des travaux et leur suivi se conformeront à la « charte chantier à faibles nuisances », en annexe n°3 du présent programme.

C.3 Exigences techniques

C.3.1 Généralités

Le maître d'œuvre, devra tenir compte pour le choix des matériaux des critères suivants :

- durée de vie des composants ;
- qualité environnementale des produits utilisés :
 - présence d'une analyse en cycle de vie, notamment sur les indicateurs concernant le dérèglement climatique, la consommation d'énergie non renouvelable, la consommation de matière, l'impact sur la biodiversité ;
 - part de matériaux réemployés et recyclés, ainsi que réemployables et recyclables ;
 - quantité de carbone biogénique stocké (matériaux biosourcés) ;
- qualité sanitaire des produits sur la santé humaine ;

³ Un exemple de SOGED est disponible sur la Librairie de l'ADEME.

C.3.2 Aménagements extérieurs et paysage - Voirie et réseaux divers (VRD)

La désartificialisation sera réalisée dès que possible sur le périmètre de l'opération et la surface du talus sera renaturée pour favoriser la biodiversité et participer à l'adaptation du site au dérèglement climatique (vagues de chaleur et inondations).

La zone de stationnement sera renouvelée en intégrant des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et en préservant les fonctions écologiques des sols, tout en favorisant la circulation des véhicules sans créer d'ornières. Il sera tenu compte d'une zone de trois places de stationnements pour personnes à mobilité réduite.

La continuité de clôture de l'enceinte du site sur l'emprise du talus concernée par les travaux sera maintenue après travaux, par le réemploi ou le remplacement des grilles existantes, dans le respect des exigences du PLU.

Les différents réseaux présents dans le talus seront remplacés en fonction de leur état, dans le respect des exigences du PLU relatives à la gestion des eaux pluviales.

C.3.3 Electricité

Les travaux sur la zone parking intégreront la mise en œuvre de fourreaux destinés au passage ultérieur des réseaux d'éclairage du parking ainsi qu'au pré équipement de toutes les places de stationnements intégré dans la présente opération.

Les fourreaux disposeront d'une réserve de 50% pour cette raison.

Ils seront positionnés en périphérie des zones de stationnement et créeront une boucle depuis l'alimentation située dans le bâtiment A.

A noter qu'un compteur indépendant au niveau de la sortie du parking côté rue des Pendants a été créé pour alimenter uniquement le réseau des bornes électriques déjà existantes. Le pré-équipement devra donc permettre au futur réseau déployable de se connecter à cette alimentation dédiée.

PARTIE D



ANNEXES

**Annexe n° 01 – Note technique d’expertise référencée LY23077189 du 04 août 2023,
de LAMY expertise**

**Annexe n° 02 – Rapport d’inspection visuelle N°2023/129 du 04 septembre 2023, de
Canacam**

Annexe n° 03 – Charte chantier à faibles nuisances