

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

## Cadre réservé à l'administration

Date de réception :  
27/11/2012

Dossier complet le :  
4/12/2012

N° d'enregistrement :  
F-082-12-C-0038

### 1. Intitulé du projet

Suppression du passage à niveau n°20 sur la ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu en Bugey

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Département de l'Ain

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

M.Rachel MAZUIR, président du Conseil Général de l'Ain

RCS / SIRET

2 12 10 11 10 01 01 10 01 01 01 10 1

Forme juridique

Collectivité territoriale

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° ouvrage d'art 6° infrastructures routières	a/ création d'un pont d'une longueur inférieure à 100 mètres. d/ toutes routes d'une longueur inférieure à 3 Kilomètres
potentiellement: 51° Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation	a/ défrichements soumis à autorisation au titre de l'article 1311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 hectares.

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1**

#### 4.1 Nature du projet

Le projet consiste à supprimer un passage à niveau gardé (3X8h) et à le remplacer par un pont rail permettant le franchissement des voies ferrées. Le projet s'accompagne de la création de nouvelles voiries et intersections pour permettre les rétablissements routiers et les échanges. Le projet est réalisé en co-maîtrise d'ouvrage avec Réseau Ferré de France qui assurera la réalisation du pont rail et la suppression proprement dite du passage à niveau et des installations associées.

## 4.2 Objectifs du projet

L'objectif principal du projet est de sécuriser la traversée du passage à niveau N°20 situé sur les communes de Balan et de Beligneux. Ce passage à niveau est un passage gardé en 3 X 8 heures, cumulant chaque jour une durée de fermeture de 4h30, en raison de sa proximité avec la gare de La Valbonne. Le passage à niveau est emprunté par 3300 véhicules par jour. Des comportements à risque et des perturbations importantes de la circulation sont constatés, y compris sur la RD1084 au regard de remontées de files d'attente qui viennent "bloquer" le carrefour entre la RD84b et la RD1084.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

La première phase consistera à réaliser le pont rail. Les travaux seront réalisés de telles sortes à diminuer au maximum les impacts sur les circulations ferroviaires sur la ligne SNCF Lyon-Genève. Les travaux seront réalisés sur des terrains en friche en dehors de toutes zones circulées.

La seconde phase consistera à réaliser les rétablissements routiers. Pendant cette phase, le passage à niveau 20 existant restera en fonctionnement, ce qui permettra de maintenir les échanges entre le Nord et le Sud de La Valbonne.

La troisième phase consistera à mettre en circulation les nouvelles voiries et à démanteler les installations du passage à niveau existant.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les trafics empruntant le passage à niveau n°20 existant, seront orientés vers le nouveau réseau de voirie et le passage inférieur. La maintenance et l'exploitation du réseau routier seront réalisés par la Direction des routes du Conseil général. Le pont rail sera quant à lui sous la responsabilité de RFF. Les eaux de chaussées collectées au point bas seront traitées avant rejet dans le milieu naturel. Le dispositif sera arrêté dans le cadre des études de conception préalables et soumis aux autorités compétentes en matière de police de l'eau. Les phénomènes d'inondations, à l'occasion de phénomènes pluvieux intenses, seront également pris en compte dans le cadre de la conception puis de l'exploitation.

L'éventuelle présence d'une nappe souterraine proche, sera prise en compte lors de la phase conception (études géotechniques et installation de piézomètres envisagés) et donc lors de l'exploitation.

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet a été ou sera soumis à :

- concertation L300-2 du CU : bilan de la concertation approuvé en septembre 2012
- déclaration d'utilité publique, sauf à obtenir les acquisitions à l'amiable au préalable,
- autorisation ou déclaration au titre de la Loi sur l'eau (nomenclature à vérifier),
- potentiellement réglementation "espèces protégées" : inventaires en cours sur la durée d'un cycle biologique

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Déclaration d'utilité publique

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
hauteur de l'ouvrage	4.40 mètres
largeur de l'ouvrage	12 à 15 mètres environ
longueur de l'ouvrage	25 mètres
linéaire de chaussées neuves	500 mètres environ
rayon du giratoire	16 mètres

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

les communes de BELIGNEUX  
et de BALAN 01360

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long.   5  °   07  '   41  "   9     E   Lat.   45  °   51  '   00  "   6     N  

**Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :**

Point de départ :

Long.   05  °   07  '   38  "   E   Lat.   45  °   51  '   01  "   N  

Point d'arrivée :

Long.   05  °   07  '   41  "   E   Lat.   45  °   50  '   58  "   N  

Communes traversées :

Béligneux et Balan dans le Département de l'Ain

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui

Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le projet ne s'inscrit pas dans un programme de travaux.

D'autres projets sont envisagés à proximité de l'opération "suppression du PN20" (cf. § 6.2.), mais ils ne constituent pas une unité fonctionnelle au sens du Code de l'environnement.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

#### Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Les terrains destinés à recevoir les nouvelles infrastructures sont des terrains en friche situés à proximité de la voie ferrée Lyon - Ambérieu en Bugey. Aucune activité, en particulier agricole, n'est présente.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Les communes de BALAN et BELIGNEUX disposent chacune d'un plan local d'urbanisme. La zone faisant l'objet de l'aménagement se trouve classée en zone Naturelle, qui est désignée également comme emplacement réservé. Il est énoncé que sont admis les constructions d'ouvrages liés à des équipements d'infrastructures. De plus un périmètre de risque technologique, englobe les silos à grains (Terre d'alliances). Ce zonage, identifié comme secteur à risques, autorise les travaux de types routiers et d'infrastructures dans son périmètre.

Le secteur est également concerné par une servitude liée aux réseaux de télécommunications et aux lignes électriques

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des ZNIEFF de type 1 (pelouses sèches de la Valbonne) et 2 (Steppes de la basse vallée de l'Ain et de la Valbonne) se situent à 1 km environ au Sud du projet et à 300 mètres environ à l'Est
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun PPRI n'est présent mais le secteur se trouve à proximité d'une zone à risque industriel liée à la présence de silos. Le projet prend en compte ce risque dans sa morphologie, par l'élaboration d'un passage inférieur permettant la protection des automobilistes en cas de problème.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un site Natura 2000 (SIC et ZPS Steppes de la Valbonne) se situe au Sud (à 2km environ) et à l'Est (à 1km environ) du projet.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le passage inférieur constituant un point bas, il n'est pas exclu qu'en cas de présence d'une nappe superficielle des dispositifs soit mis en place pour éviter l'inondation permanente.</p> <p>Les études géotechniques envisagées par le maître d'ouvrage permettront d'apporter les éléments de réponse et proposer des solutions pérennes en concertation avec les services de l'Etat en charge de la police de l'eau.</p>
Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le passage inférieur s'accompagnera de rétablissements routiers réalisés en déblais. En fonction de la qualité des matériaux, le maître d'ouvrage cherchera à les valoriser (réutilisations diverses dont modelage paysager ou merlon phonique si nécessaire) au maximum, avant d'envisager une mise en décharge.</p>
Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En fonction de la qualité des matériaux de déblais, ceux-ci seront réutilisés en couche de forme par exemple. Toutefois, le projet nécessitera l'apport de matériaux extérieurs au site : enrobés, béton, probablement grave naturelle, etc.</p>
<b>Milieu naturel</b>			
Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet étant situé à proximité d'une zone urbaine traversée par un axe ferroviaire au trafic non négligeable (près de 100 trains par jour), la biodiversité ne devrait pas être trop impactée.</p> <p>Toutefois, le Département fait réaliser depuis début 2012, et sur un cycle biologique complet, des inventaires faune/flore/habitats naturels qui permettront d'avoir une bonne connaissance des enjeux de biodiversité locaux et de les prendre en compte lors de la conception du projet pour proposer des mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation.</p>
Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Sauf si les inventaires faune/flore/habitats naturels venaient à mettre en évidence un lien direct entre la zone de travaux envisagée et les ZNIEFF ou site NATURA 2000 à proximité, il n'existe aucune raison pour que le projet induise des incidences sur les zones sensibles identifiées au 5.2</p>

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les terrains envisagés pour la réalisation des travaux sont des espaces en friche.
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone de travaux jouxte les silos de céréales appartenant à la société Terre d'alliances. Des risques d'explosions existent, d'où le choix d'envisager, en concertation avec l'UT01 de la DREAL et la Préfecture, une solution en passage inférieur pour éviter tous les effets de souffle éventuels en cas d'explosion. Le maître d'ouvrage, en concertation avec les services de l'Etat compétents, envisage de réaliser une étude de danger croisant le risque industriel et le risque routier pour justifier et établir le plan de circulations à privilégier lors de la mise en service du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<del>Des nuisances sonores sont attendues en phase chantier. Les dispositions seront prises pour les limiter au maximum.</del> En phase d'exploitation, les nuisances sonores ne seront pas augmentées, mais seulement déplacées, car il s'agit simplement de modifier le tracé routier afin de pouvoir sécuriser le passage à niveau. Les études acoustiques permettront de concevoir les éventuels dispositifs à mettre en oeuvre. Il convient de noter que le pont rail limitera la propagation du bruit par rapport à un pont route.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ouvrage sera soumis aux vibrations engendrées par la circulation des trains

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Un éclairage public sera sûrement intégré au projet au regard de sa proximité immédiate avec un secteur urbanisé. Le secteur d'implantation étant déjà équipé d'éclairage public l'impact restera moindre.</p>
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des rejets atmosphériques sont attendus en phase chantier (gaz d'échappement des engins et poussières), mais également en phase exploitation ; ceux-ci ne devraient pas être plus élevés qu'actuellement (aucune augmentation du trafic routier attendue).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales ruisselant sur la chaussée et sur le pont rail seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. L'exutoire final des eaux traitées n'est pas connu à ce stade. En première approche, il peut être envisagé un rejet par infiltration dans le sous-sol ou le réseau superficiel local (fossés ou réseau d'assainissement pluvial existant). Les solutions alternatives seront étudiées et discutées avec le service police de l'eau.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Certains sites à enjeux archéologiques se trouvent à proximité du projet. Les travaux de création du pont-rail ainsi que ceux de réalisation des axes routiers sont susceptibles de détériorer le patrimoine archéologique.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ce projet ne modifie en aucun cas l'organisation urbaine du secteur, puisque qu'aucune habitation n'est impactée par le projet. L'activité agricole est également épargnée car les terrains concernés par le projet ne sont pas exploités.</p>



## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Sans être des projets connus au sens du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a connaissance de divers projets programmés à proximité de l'opération "suppression du PN20" :

- Contrat d'aménagement de la gare de la Valbonne : amélioration de l'accessibilité de la gare pour les modes doux et le report modal, aménagement du passage piéton souterrain présent à la gare pour permettre le franchissement des modes doux et des personnes à mobilité réduite,
- Allongement des quais de la gare
- Aménagement des abords de la gare et de la place de La Valbonne.

Sans constituer une unité fonctionnelle, et donc un programme de travaux, il n'en demeure pas moins que les incidences de chacun des différents projets peuvent se cumuler. Les maîtres d'ouvrage ont décidé de s'associer mutuellement à la conception des différents projets pour une meilleure appropriation et intégration.

## 6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La concertation L300-2 du Code de l'urbanisme a démontré que la solution envisagée à cette date fait débat. Par ailleurs, les enjeux "risques industriels" avec la présence des silos Terre d'alliances et les enjeux urbains avec un transfert des bruits de circulation vers des habitations "relativement" préservées actuellement nécessitent la réalisation d'études conséquentes. Ces éléments militent pour la poursuite de la concertation, éventuellement dans un cadre formalisé, de type enquête publique. Celle-ci peut être conduite dans le cadre du Code de l'expropriation (déclaration d'utilité publique) ou du Code de l'environnement, si une étude d'impact est prescrite.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 6 a, b, c : zonage, légende et règlement du PLU en vigueur à Beligneux (voir partie 5.1)
Annexe 7 : délibération de la Commission permanente du Conseil général de l'Ain approuvant le bilan de la concertation L300-2 du Code de l'urbanisme
Annexe 8 : délibération de l'Assemblée départementale prenant en considération le projet de suppression du PN 20 à la Valbonne.

## 9. Engagement et signature


Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

le,

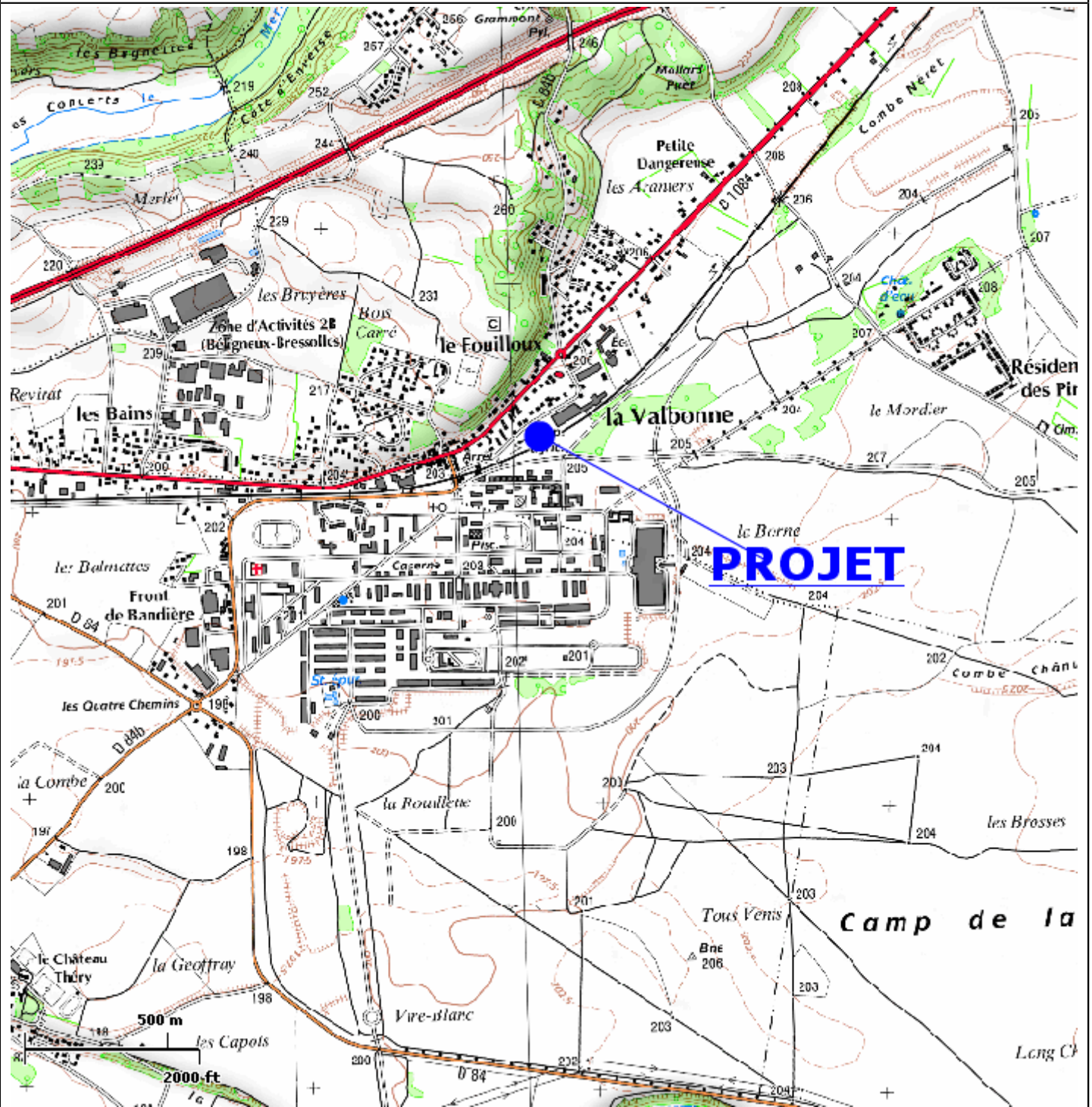
**13 NOV. 2012**

Signature

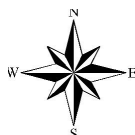
  
**R. MAZUIR**

# PLAN DE SITUATION

Commentaires :  
échelle 1/20000



(c) I2G - Orthophoto (R) Prise de vue 2006-2007  
(c) ETAT-DGI-Plan cadastral 2010  
(c) IGN-BDCarto(R)-(c)IGN-Scan25(R)  
(c) Latitude-Cartagene-Mona pour la cartographie  
(c) TeleAtlas-2008



Le

l'ain  
Conseil général

# Reportage photo



prise de vue



SILO AGRICOLE

PRA

1

2

3

4





**Photo N°1 :vue sur le futur tracé du pont rail**  
(environnement proche)



**Photo N°2 : vue sur la zone d'implantation du futur rond point**  
(environnement proche)



**Photo N°3 : vision globale : voie ferrée, silos et zone d'habitats**  
(environnement lointain)

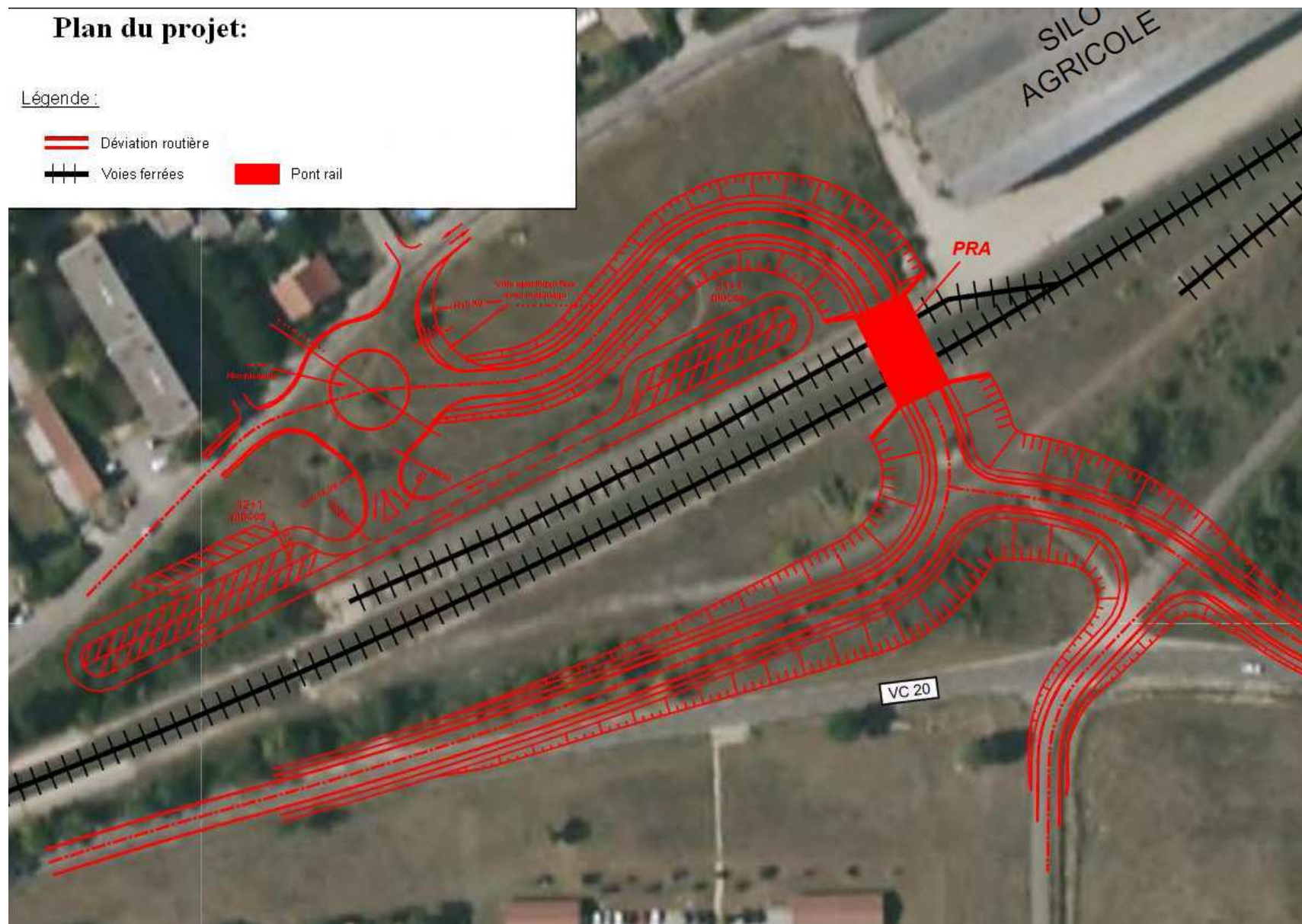


**Photo N°4 : Entre deux espace urbanisé**  
(environnement lointain)

## Plan du projet:

Légende :

- Déviation routière
- Voies ferrées
- Pont rail



# Les abords du projet

Commentaires :  
échelle: 1/2000

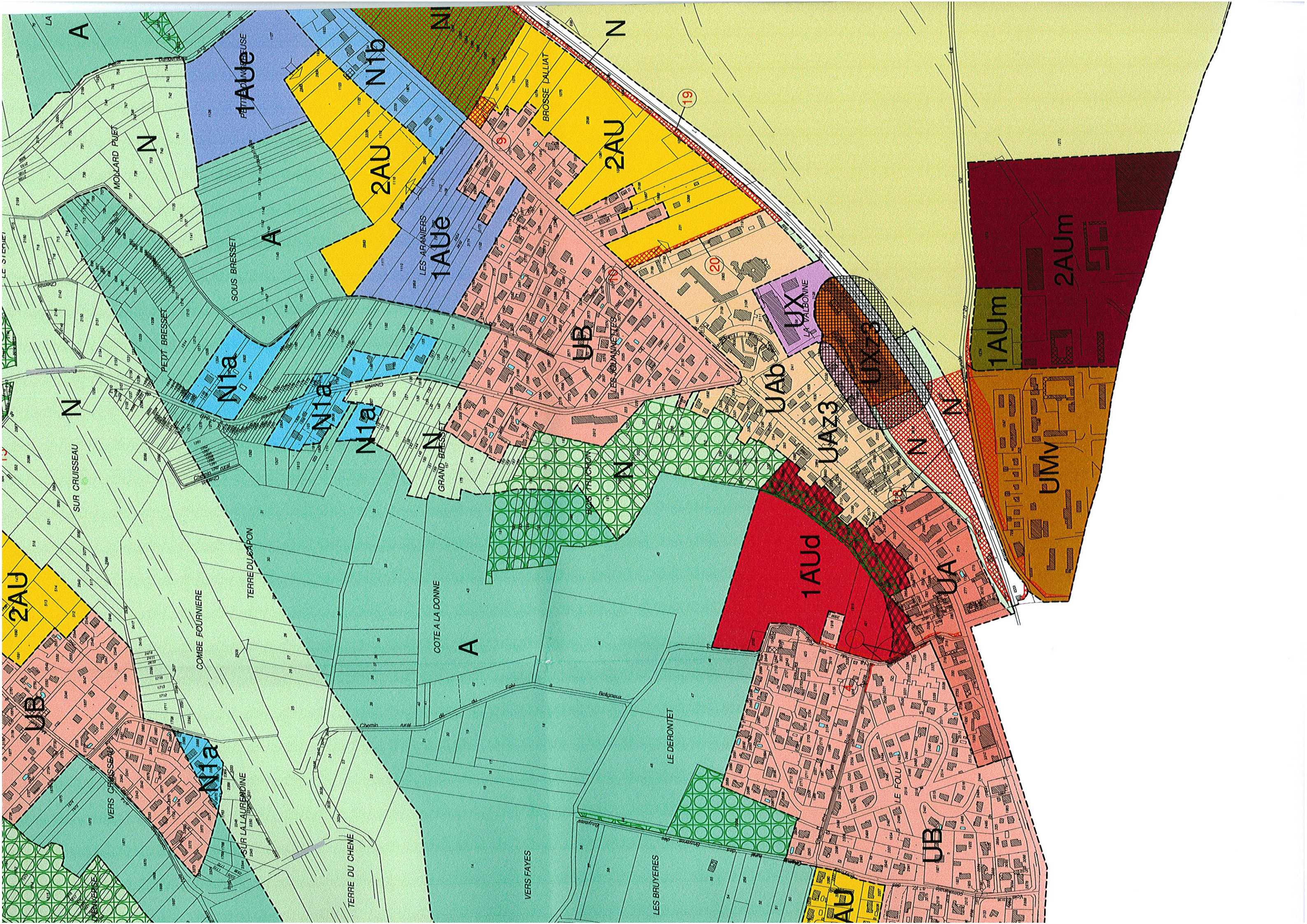
A  
i  
N  
T  
R  
A  
A  
O  
O  
G  
R  
A  
M  
M  
E

(c) I2G - Orthophoto (R) Prise de vue 2006-2007  
(c) ETAT-DGI-Plan cadastral 2010  
(c) IGN-France Raster 2010  
(c) IGN-BDCarto(R)-(c)IGN-Scan25(R)  
(c) TeleAtlas-2008








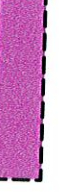


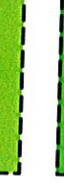






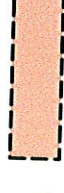
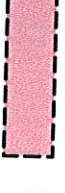






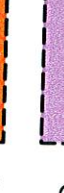
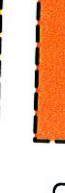


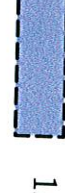









*l'ain*  
Conseil général









	A: Zone à destination strictement agricole
	N: Zone destinée aux espaces naturels strictement protégés
	N1a: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant + annexe 40 m <sup>2</sup> + constructions nouvelles sur les tenements
	N1b: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant + 50 m <sup>2</sup> + activités artisanales
	N1c: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant, activités liées au domaine médical, éducatif, hôtelier et de
	N1cb: Zone naturelle / Gestion du bâti existant
	NC: Zone destinée aux cimetières
	NL: Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs
	NLe: Zone à destination équestre
	NLm: Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs militaires
	NM: Zone naturelle à destination militaire du camp de la Valbonne
	UA: Zone centrale d'habitation à densité forte
	UAa: Zone correspondant au bâti existant dans les centres urbanisés
	UAb: Zone centrale avec une densité moyenne
	UAc: Zone Urbanisée à développement restreint
	UAZ3: Zone destinée à l'habitat dans le périmètre de protection ceregrain
	UB: Zone d'extension de l'urbanisation à densité moyenne
	UMc: Zone destinée aux installations militaires: les constructions doivent être raccordées au réseau d'assainissement
	UMv: Zone destinée aux installations militaires: les constructions doivent être raccordées au réseau autonome d'assai
	US: Zone destinée aux activités ferroviaires
	UX: Zone destinée aux activités industrielles, artisanales, commerciales
	UXe: Zone destinée aux essais sur piste de véhicules automobiles
	UXz3: Zone destinée à l'activité industrielle dans le périmètre de protection ceregrain
	1AU: Zone à urbaniser desservie par des équipements publics
	1AUd: Zone destinée à un projet d'ensemble
	1AUe: Zone à destination d'équipement éducatif
	1AUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
	2AUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
	2AU: Zone à urbaniser ayant à proximité des équipements avec une capacité insuffisante
	Espaces boisés classés
	Espaces boisés protégés en raison de la qualité des paysages
	Haies constituant un élément de paysage à préserver
	Emplacements réservés
	Périmètre éloigné des puits de captage
	Zone à risques technologiques autour des silos à grains
	Intention de voirie
	Zone à protéger en raison de la qualité de l'air

-  US: Zone destinée aux activités ferroviaires
-  UX: Zone destinée aux activités industrielles, artisanales, commerciales
-  UXe: Zone destinée aux essais sur piste de véhicules automobiles
-  UXz3: Zone destinée à l'activité industrielle dans le périmètre de protection ceregrain
-  1AU: Zone à urbaniser desservie par des équipements publics
-  1AUd: Zone destinée à un projet d'ensemble
-  1AUe: Zone à destination d'équipement éducatif
-  1AUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
-  2AUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
-  2AU: Zone à urbaniser ayant à proximité des équipements avec une capacité insuffisante
-  Espaces boisés classés
-  Espaces boisés protégés en raison de la qualité des paysages
-  Haies constituant un élément de paysage à préserver
-  Emplacements réservés
-  Périmètre éloigné des puits de captage
-  Zone à risques technologiques autour des silos à grains
-  Intention de voirie
-  Zone à protéger en raison de la qualité du paysage de la Côtière (cette zone fait partie de la zone 1AUd)



## 1.5. ARTICLE 5 – DISPOSITIONS COMMUNES A TOUTES LES ZONES

- L'édification de clôtures est soumise à déclaration (article L. 444-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- Les clôtures devront être édifiées à une distance de l'axe central de la voie publique appréciée par la commission communale d'urbanisme en fonction de la catégorie de voie.
- L'autorisation des installations et travaux divers est délivrée dans les formes, conditions et délais déterminés par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions sont applicables dans les communes dotées d'un Plan Local d'Urbanisme (article R. 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- Les actes relatifs à l'aménagement de terrains de camping, destinés à l'accueil de tentes, de caravanes, de résidences mobiles de loisirs et d'habitations légères de loisirs, et au stationnement des caravanes et des résidences mobiles de loisirs sont soumis à autorisation (article R. 443-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- En zone U.A les démolitions sont soumises au permis de démolir dans les cas visés par l'article L 430-1 a, b, c, d, e, f, g du Code de l'Urbanisme.
- La coupe, l'abattage d'arbres compris dans un espace boisé classé sont subordonnés à une autorisation expresse (sous réserve des dispositions de l'article R. 130-1 du Code de l'Urbanisme).
- En cas de contraintes liées à l'exploitation d'ouvrages publics, les implantations en bordure des voies publiques ou privées peuvent être autorisées dans la mesure où cela ne crée pas de gêne en matière de sécurité ou de visibilité.

## 1.6. ARTICLE 6 – DISPOSITIONS PARTICULIERES FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE

### A. Les Espaces Boisés Classés (E.B.C.)

- L'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme dispose : "Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.
- Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements."
- L'article R. 130-1 du Code de l'Urbanisme dispose : "Les coupes et abattages sont soumis à autorisation préalable dans les bois, forêts et parcs situés sur le territoire des communes ou parties de communes où l'établissement d'un plan local d'urbanisme a été prescrit mais où ce plan n'a pas encore été rendu public ainsi que dans les espaces boisés classés".

### B. Les Espaces Boisés Protégés en raison de la qualité des paysages

(Article L. 123-1 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme)

Ces espaces correspondent à la protection des boisements existants. Dans ces espaces, il est permis d'occuper l'espace en préservant les boisements existants ou en les remplaçant par des plantations d'arbres et de haies de mêmes espèces au cas où l'aménagement de l'espace nécessiterait l'abattage d'une partie de la végétation. Néanmoins la commission communale d'urbanisme reste maître de l'appréciation de la nécessité d'abattage de la végétation concernée.

### C. Haies constituant des éléments du paysage

Ces haies doivent être maintenues et entretenues quelles que soient les activités ou aménagements prévus à proximité.

### D. Périmètre de protection des captages

- L'implantation des captages d'eau potable et des périmètres de protection est précisée sur la figure 4 page 9 du Schéma Directeur d'Assainissement Communal. Les périmètres de protection ont été déclarés d'Utilité Publique par Arrêté Préfectoral du 22 juin 2000.
- Ces captages sont protégés par des périmètres de protection. Ils sont au nombre de 3. Ils interdisent toutes les utilisations du sol non conformes au captage d'eau potable.

### E. Les emplacements réservés

L'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme dispose : "Le propriétaire d'un terrain bâti ou non réservé par un plan local d'urbanisme pour un ouvrage public, une voie publique, une installation d'intérêt général ou un espace vert peut, dès que ce plan est opposable aux tiers, et même si une décision de sursis à statuer qui lui a été opposée est en cours de validité, exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L. 230 et suivants".

### F. Les risques naturels et technologiques

- Par la circulaire du 24 juin 1992, le Ministre de l'Environnement a précisé la procédure à suivre notamment en ce qui concerne les risques liés aux installations existantes.
- La possibilité d'imposer un éloignement d'une installation industrielle par rapport aux habitations, immeubles, voies de communication figure à l'article L. 512-1 du Code de l'Environnement.
- L'arrêté préfectoral n° 2006-1 du 8 février 2006 a fait paraître (annexe 2) les communes couvertes par un ou plusieurs arrêtés de catastrophe naturelle. Des inondations et coulées de boue ont été recensées à Bèlignieux le 5 juillet 1993 et le 10 juillet 2000 au niveau de la R.D. 1084, au bas du lotissement des Bruyères.

### G. Intention de voirie

Le document graphique fait figurer dans certaines zones des intentions de voirie. Tout projet d'aménagement devra respecter le principe de ces intentions. Le tracé peut varier pour des raisons de plan d'ensemble, ceci naturellement dans le cadre de la concertation avec la commission communale d'urbanisme.

## 1.5. ARTICLE 5 – DISPOSITIONS COMMUNES A TOUTES LES ZONES

- L'édification de clôtures est soumise à déclaration (article L. 444-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- Les clôtures devront être édifiées à une distance de l'axe central de la voie publique appréciée par la commission communale d'urbanisme en fonction de la catégorie de voie.
- L'autorisation des installations et travaux divers est délivrée dans les formes, conditions et délais déterminés par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions sont applicables dans les communes dotées d'un Plan Local d'Urbanisme (article R. 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- Les actes relatifs à l'aménagement de terrains de camping, destinés à l'accueil de tentes, de caravanes, de résidences mobiles de loisirs et d'habitations légères de loisirs, et au stationnement des caravanes et des résidences mobiles de loisirs sont soumis à autorisation (article R. 443-1 et suivants du Code de l'Urbanisme).
- En zone U.A les démolitions sont soumises au permis de démolir dans les cas visés par l'article L 430-1 a, b, c, d, e, f, g du Code de l'Urbanisme.
- La coupe, l'abattage d'arbres compris dans un espace boisé classé sont subordonnés à une autorisation expresse (sous réserve des dispositions de l'article R. 130-1 du Code de l'Urbanisme).
- En cas de contraintes liées à l'exploitation d'ouvrages publics, les implantations en bordure des voies publiques ou privées peuvent être autorisées dans la mesure où cela ne crée pas de gêne en matière de sécurité ou de visibilité.

## 1.6. ARTICLE 6 – DISPOSITIONS PARTICULIERES FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE

### A. Les Espaces Boisés Classés (E.B.C.)

- L'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme dispose : "Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.
- Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements."
- L'article R. 130-1 du Code de l'Urbanisme dispose : "Les coupes et abattages sont soumis à autorisation préalable dans les bois, forêts et parcs situés sur le territoire des communes ou parties de communes où l'établissement d'un plan local d'urbanisme a été prescrit mais où ce plan n'a pas encore été rendu public ainsi que dans les espaces boisés classés".

### B. Les Espaces Boisés Protégés en raison de la qualité des paysages

(Article L. 123-1 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme)

Ces espaces correspondent à la protection des boisements existants. Dans ces espaces, il est permis d'occuper l'espace en préservant les boisements existants ou en les remplaçant par des plantations d'arbres et de haies de mêmes espèces au cas où l'aménagement de l'espace nécessiterait l'abattage d'une partie de la végétation. Néanmoins la commission communale d'urbanisme reste maître de l'appréciation de la nécessité d'abattage de la végétation concernée.

### C. Haies constituant des éléments du paysage

Ces haies doivent être maintenues et entretenues quelles que soient les activités ou aménagements prévus à proximité.

### D. Périmètre de protection des captages

- L'implantation des captages d'eau potable et des périmètres de protection est précisée sur la figure 4 page 9 du Schéma Directeur d'Assainissement Communal. Les périmètres de protection ont été déclarés d'Utilité Publique par Arrêté Préfectoral du 22 juin 2000.
- Ces captages sont protégés par des périmètres de protection. Ils sont au nombre de 3. Ils interdisent toutes les utilisations du sol non conformes au captage d'eau potable.

### E. Les emplacements réservés

L'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme dispose : "Le propriétaire d'un terrain bâti ou non réservé par un plan local d'urbanisme pour un ouvrage public, une voie publique, une installation d'intérêt général ou un espace vert peut, dès que ce plan est opposable aux tiers, et même si une décision de sursis à statuer qui lui a été opposée est en cours de validité, exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L. 230 et suivants".

### F. Les risques naturels et technologiques

- Par la circulaire du 24 juin 1992, le Ministre de l'Environnement a précisé la procédure à suivre notamment en ce qui concerne les risques liés aux installations existantes.
- La possibilité d'imposer un éloignement d'une installation industrielle par rapport aux habitations, immeubles, voies de communication figure à l'article L. 512-1 du Code de l'Environnement.
- L'arrêté préfectoral n° 2006-1 du 8 février 2006 a fait paraître (annexe 2) les communes couvertes par un ou plusieurs arrêtés de catastrophe naturelle. Des inondations et coulées de boue ont été recensées à Bèlignieux le 5 juillet 1993 et le 10 juillet 2000 au niveau de la R.D. 1084, au bas du lotissement des Bruyères.

### G. Intention de voirie

Le document graphique fait figurer dans certaines zones des intentions de voirie. Tout projet d'aménagement devra respecter le principe de ces intentions. Le tracé peut varier pour des raisons de plan d'ensemble, ceci naturellement dans le cadre de la concertation avec la commission communale d'urbanisme.

## 2.3. CHAPITRE 4 - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UX

### Légende :

UX : Zone destinée aux activités industrielles, artisanales, commerciales

UXe : Zone destinée aux essais sur piste de véhicules automobiles

UXz3 : Zone destinée à l'activité industrielle dans le périmètre de protection Cérégrain

### A. SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

#### 1. ARTICLE UX1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article UX2 et notamment :

- les dépôts et installations prévus aux I, II, III de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté interministériel du 25 avril 1963,
- les terrains de camping, de caravaning, d'habitations légères de loisirs,
- les installations et travaux divers non compatibles avec la destination de la zone,
- les dépôts de véhicules,
- l'ouverture de toute nouvelle carrière,
- les commerces d'alimentation de détail,
- les habitations sauf celles décrites à l'article UX2
- les installations classées soumises à autorisation,
- les activités de transports.

#### Cas particulier UXz3

La présence du silo de céréales, exploité par la société CEREGRAIN - Terre d'Alliances et situé route de la Gare à La Valbonne, engendre une zone à risques technologiques de 50 mètres.

La délivrance de l'autorisation d'exploiter un silo est subordonnée à l'éloignement des capacités de stockage et des tours d'élévation par rapport :

- aux habitations,
- aux immeubles occupés par des tiers,
- aux immeubles de grande hauteur,
- aux établissements recevant du public,
- aux voies de circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules par jour,
- aux voies ferrées ouvertes au transport de voyageurs,
- aux zones destinées à l'habitation par des documents d'urbanisme opposables aux tiers.

Sont interdites toutes les occupations du sol non liées à l'activité du silo à grain et non autorisées à l'article UXz3.

#### 2. ARTICLE UX2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES SOUS CONDITIONS

- Les constructions à usage d'habitation, dans la limite de 100 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette, ne sont admises qu'à condition d'être destinées au gardiennage, à la surveillance ou à la direction des établissements édifiés dans la zone.
- Les constructions à usage de commerce et d'artisanat.
- Les constructions à usage de bureaux et de services.
- Les constructions à usage industriel.
- Les constructions à usage d'entrepôts commerciaux.

- La reconstruction après sinistre d'un bâtiment est autorisée dans l'enveloppe du volume ancien à condition que sa destination soit compatible avec les dispositions qui précèdent, sans qu'il soit fait application des autres règles de la zone.
- Les ouvrages d'intérêt général liés à des équipements d'infrastructures.
- Les installations classées soumises à déclaration.

#### a. Cas particuliers de la zone UXe

(Secteur à Chânes où se déroulent des essais sur piste de véhicules automobiles).

Dans ce secteur sont seuls admis les modes d'occupation du sol en relation directe avec les activités existantes (essais sur pistes de véhicules automobiles).

#### a. Cas particulier de la zone UXz3

Sont seuls autorisés :

- les aménagements liés à l'activité du silo de céréales,
- les travaux de type routier et d'infrastructures.

### B. SECTION 2 : CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

#### 3. ARTICLE UX3 : ACCES ET VOIRIE

##### a. Dispositions concernant les accès

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique, par voie judiciaire ou par autorisation du propriétaire du fonds.
- Les occupations du sol peuvent être refusées sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions ne répondant pas à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie et des engins de déneigement.
- Elles peuvent également être refusées si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.
- Chaque tènement ne peut être raccordé à la voie publique que par 2 accès charretiers au maximum.

##### b. Dispositions concernant la voirie

- Toute voie nouvelle ouverte à la circulation automobile doit être réalisée avec une plate-forme d'au moins 8 mètres de largeur. Les constructions nouvelles doivent être implantées de manière à ménager la possibilité d'élargir rationnellement à 8 mètres la plate-forme des voies existantes.
- Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir. En particulier, les voies doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche des véhicules de lutte contre l'incendie et d'enlèvement des ordures ménagères.

## 5.1 CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

### Légende :

N : Zone destinée aux espaces naturels strictement protégés

NC : Zone destinée au cimetière

NL : Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs

NLe : Zone à destination équestre

NLm : Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs militaires

NM : Zone naturelle à destination militaire du camp de la Valbonne

### A. SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

#### 1. ARTICLE N1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### Sont interdites :

- toute construction en zone N,
- toute construction non liée aux cimetières en zone NC,
- toute construction non liée aux activités sportives et de loisirs en zone NL,
- toute construction non liée aux activités équestres en zone NLe,
- toute construction non liée aux activités sportives et de loisirs en zone NLm,
- toute construction et aménagement non compatible avec la protection du captage d'eau potable.

#### 2. ARTICLE N2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

##### Sont admis :

- les constructions et ouvrages liés à des équipements d'infrastructure,
- l'aménagement des constructions existantes avec changement de destination, sauf pour des activités artisanales, industrielles ou susceptibles d'apporter des nuisances (bruit, trafic, ...) aux quartiers d'habitation environnants (l'aménagement est possible dans le cadre des volumes architecturaux existants),
- la reconstruction à l'identique après sinistre,
- dans la zone NC les constructions nécessaires aux cimetières,
- dans la zone NL, les constructions à usage d'équipement sportif ou de loisirs,
- dans le secteur NLe les constructions à usage d'équipements liées aux activités équestres,
- dans le secteur NLm les constructions militaires à usage d'équipements sportifs,
- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif compatibles avec la destination principale de la zone,
- les ouvrages liés à l'irrigation agricole et compatibles avec la protection du captage d'eau potable.

### B. SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

#### 3. ARTICLE N3 : ACCES ET VOIRIE

##### a. Dispositions concernant les accès

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique, par voie judiciaire ou par autorisation du propriétaire du fonds.
- Aucune opération ne peut prendre accès sur les autoroutes.

##### b. Dispositions concernant les voiries

Les voies et cheminements figurant au plan sous la légende "itinéraires de randonnées" sont à conserver.

#### 4. ARTICLE N4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

##### a. Alimentation en eau potable

Toute construction à usage d'habitation, ou qui requiert une alimentation en eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite de caractéristiques suffisantes, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

##### b. Assainissement des eaux usées

- Toute construction occasionnant des rejets d'eaux usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement d'eaux usées par un dispositif d'évacuation de type séparatif, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.
- En l'absence de réseau toute construction ou installation occasionnant des rejets d'eaux et matières usées doit être raccordée à un dispositif d'assainissement autonome, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur (précisions figurant dans le schéma d'assainissement).

##### c. Assainissement des eaux pluviales et de ruissellement

Toute nouvelle opération d'urbanisation ou construction doit mesurer l'imperméabilisation et le ruissellement susceptibles d'être engendrés par elle. Les rejets nouveaux d'eaux pluviales devront être entièrement traités sur le terrain (précisions figurant dans le schéma d'assainissement). Lorsque cela est nécessaire, un dispositif de pré-traitement pourra être exigé.











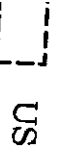



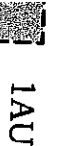


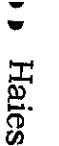
##### d. Électricité, télécommunications et réseaux câblés

Les réseaux seront enterrés uniquement pour les installations prévues à l'article N.2.

#### 5. ARTICLE N5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Dans le cas d'un assainissement non collectif des nouvelles constructions, la surface minimum de terrain nécessaire sera de 1 500 m<sup>2</sup>.

## LEGENDE

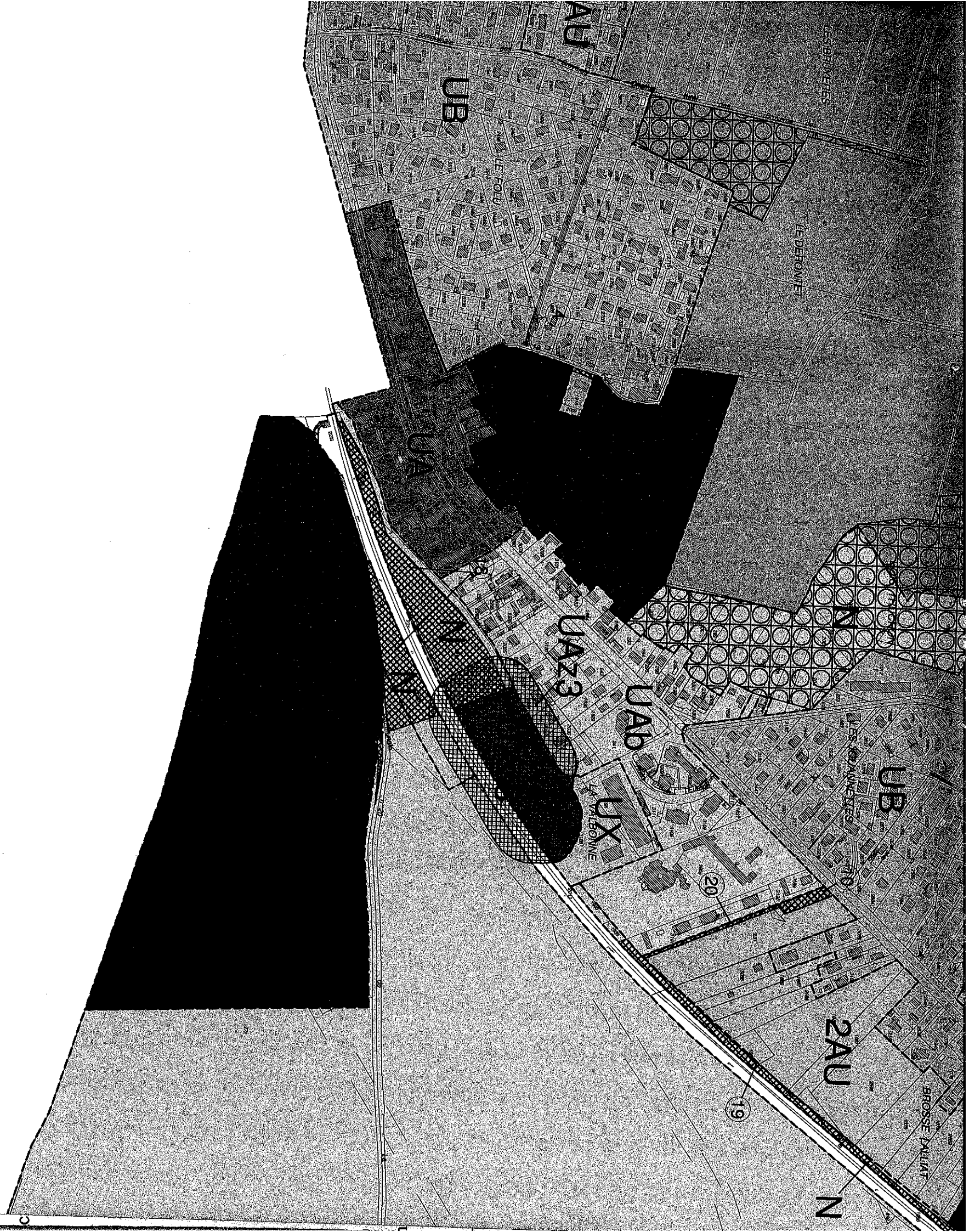
-  A: Zone à destination strictement agricole
-  N: Zone destinée aux espaces naturels strictement protégés
-  N1a: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant + annexe 40 m<sup>2</sup> + constructions nouvelles sur les tènements non bâtis existants
-  N1b: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant + 50 m<sup>2</sup> + activités artisanales
-  N1c: Zone naturelle destinée à la gestion du bâti existant, activités liées au domaine médical, éducatif, hôtelier et de services
-  NC: Zone destinée aux cimetières
-  NL: Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs
-  NLe: Zone à destination équestre
-  NLm: Zone à destination d'équipements sportifs et de loisirs militaires
-  NM: Zone naturelle à destination militaire du camp de la Valbonne
-  UA: Zone centrale d'habitation à densité forte
-  UAa: Zone correspondant au bâti existant dans les centres urbanisés
-  UAb: Zone centrale avec une densité moyenne
-  UAc: Zone Urbanisée à développement restreint
-  UAZ3: Zone destinée à l'habitat dans le périmètre de protection ceregrain
-  UB: Zone d'extension de l'urbanisation à densité moyenne
-  UMc: Zone destinée aux installations militaires: les constructions doivent être raccordées au réseau d'assainissement collectif communal
-  UMv: Zone destinée aux installations militaires: les constructions doivent être raccordées au réseau autonome d'assainissement géré par la commune
-  US: Zone destinée aux activités ferroviaires
-  UX: Zone destinée aux activités industrielles, artisanales, commerciales
-  UXe: Zone destinée aux essais sur piste de véhicules automobiles
-  UXz3: Zone destinée à l'activité industrielle dans le périmètre de protection ceregrain
-  IAU: Zone à urbaniser desservie par des équipements publics
-  IAUd: Zone destinée à un projet d'ensemble
-  IAUe: Zone à destination d'équipement éducatif
-  IAUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
-  2AUm: Zone à urbaniser en terrain militaire
-  2AU: Zone à urbaniser avant à proximité des équipements avec une capacité insuffisante
-  Espaces boisés classés
-  Espaces boisés protégés en raison de la qualité des paysages
-  Haies constituant un élément de paysage à préserver
-  Emplacements réservés
-  Périmètre éloigné des puits de captage



être raccordées au réseau d'assainissement collectif communal

être raccordées au réseau autonome d'assainissement géré par l'institution militaire

UD



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE L'AIN

COMMISSION PERMANENTE

DU CONSEIL GENERAL

REUNION DU 17 SEPTEMBRE 2012

Pour copie conforme  
Par délégation du Président  
Le Directeur des Assemblées

Bertrand BILLARD

Le Président du Conseil Général certifie que la présente décision a été reçue le **20 SEP. 2012** à la Préfecture de l'Ain, en application de l'article 45 de la loi 82.213 du 2 mars 1982 et qu'elle a été publiée ou notifiée



Le Président du Conseil Général,  
Pour le Président du Conseil Général  
et par délégation  
Le Directeur des Assemblées

Bertrand BILLARD

Il **OBJET** : RD 84b - Suppression du passage à niveau n° 20 au lieu dit « La Valbonne » sur les Communes de Balan et Béligneux – Approbation du bilan de la concertation conduite au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme.  
(DGAI – Direction des routes – service travaux neufs)

La Commission permanente du Conseil général,

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment sa troisième partie relative au Département ;

- Vu le Décret n°2006-1341 du 6 novembre 2006 relatif au transfert aux Départements des services ou parties de services déconcentrés du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, qui concourent à l'exercice des compétences de ces collectivités dans le domaine des routes départementales ;

- Vu la délibération du Conseil Général du 31 Mars 2011, article 2-1 donnant délégation à la Commission Permanente dans le domaine des routes départementales et des voies communales ;

- Vu les crédits disponibles sur le budget départemental, autorisation de programme ROUETUDE (AP 2010-1) – opération 10N20036 Suppression du PN 20 ;

- Vu la délibération de la commission permanente du 14 mai 2012 portant approbation des modalités de concertation pour la seconde phase de concertation ;

- Vu le rapport du **29 août 2012** de Monsieur le Président du Conseil général de l'Ain qui nous rappelle que la ligne ferroviaire Lyon – Ambérieu en Bugey est parcourue chaque jour par une centaine de trains. Sur les communes de Balan et Béligneux elle est traversée par la RD 84 et la RD 84b par l'intermédiaire de deux passages à niveau (cf. plan situation en annexe 1).

Le passage à niveau n°19 sur la RD 84 est franchi par 3 500 véhicules par jour dont 10% de poids lourds et 8 cars scolaires. Equipé de barrières automatiques la durée cumulée du temps de fermeture est de 2 heures trente par jour.

Le passage à niveau n° 20 sur la RD 84b au lieu dit « La Valbonne » est franchi par 3 300 véhicules par jour dont 10% de poids lourds et 16 cars scolaires. Ce passage est gardé manuellement. Proche de la gare, il génère une durée de fermeture de 4 heures trente par jour.

Le trafic routier, soutenu aux heures de pointe, cumulé au passage régulier de trains, contribue à la constitution de longues files de véhicules, qui remontent parfois jusqu'à la RD 1084, et à de longs temps d'attente qui sont à l'origine de perturbations des circulations et de comportements à risques.

En conséquence, le Département et Réseau ferré de France, en partenariat avec les Communes de Balan et Bèlignieux, ont décidé de porter leur attention sur la sécurisation des traversées de la voie ferrée sur les deux communes en proposant de supprimer les deux passages à niveau.

Par délibération du 14 mai 2012, la Commission permanente a approuvé, après avis des Communes de Balan et Bèlignieux, les modalités d'une deuxième phase de concertation, démarrée en 2003.

Cette deuxième phase comprenait l'organisation d'une réunion publique. Elle devait permettre de rappeler quelques éléments de contexte, les étapes précédentes de la concertation et les résultats partiels, les études et réflexions engagées depuis, l'objet et les objectifs de cette seconde phase de concertation et les orientations actuelles envisagées pour la suppression des passages à niveau 19 et 20. Elle devait, par ailleurs, permettre de recueillir les avis et remarques de la population et d'engager le débat avec les représentants de la maîtrise d'ouvrage.

Cette réunion a été organisée le 28 juin 2012 à 19h30 dans la salle polyvalente de Balan. Outre l'invitation par courrier de tous les partenaires institutionnels ou acteurs principaux concernés par la suppression des passages à niveau, tous les habitants de Balan et Bèlignieux ont reçu dans leurs boîtes aux lettres une invitation à participer à cette réunion de concertation. Des affiches ont par ailleurs été installées, par les mairies, dans les lieux publics.

Cette réunion tenue en présence de Monsieur le Vice président en charge des routes, de Madame la Conseillère générale du canton de Montluel, de Monsieur le Maire de Balan et Président de la Communauté de communes du canton de Montluel, de Monsieur le Maire de Bèlignieux, des représentants des services départementaux, de Réseau ferré de France, de la SNCF, du ministère de la Défense, a rassemblé une soixantaine de personnes.

A l'issue de cette réunion, il convient de tirer le bilan de l'ensemble des contributions formulées de 2003 à 2012.

Dans un premier temps, il peut être conclu que la sécurisation des traversées de la voie ferrée sur les Communes de Balan et de Bèlignieux constitue un enjeu fort et reconnu qui justifie l'intervention du Département.

La suppression du passage à niveau n°19 accompagnée du rétablissement de la RD 84 par un passage supérieur (pont route) et de la sécurisation des accès à l'entreprise ARKEMA étant reçues favorablement par l'ensemble des participants, le Département peut envisager de poursuivre les études sur cette base. Il veillera à préciser les raisons d'un passage supérieur par rapport à un passage inférieur. Il conviendra de bien appréhender les circulations en phase travaux pour identifier et prévoir les éventuels reports de circulation sur les autres passages à niveau en cas de fermetures plus ou moins longues de la RD 84.

La sécurisation du franchissement de la voie ferrée à La Valbonne est reçue favorablement par les personnes s'étant exprimées. Par contre, la méthode de rétablissement de la RD 84b fait débat. De nombreuses variantes de rétablissements sont possibles (cf. figure 1) et présentent une réponse plus ou moins complète et des objectifs qui eux, font l'unanimité :

- éviter de couper La Valbonne en deux, et d'isoler le quartier sud, en conservant un lien direct et peu éloigné du passage actuel entre le sud et le nord de la voie ferrée,
- préserver voire améliorer le fonctionnement et l'attractivité actuels de la place de La Valbonne, en conservant les stationnements, en facilitant les accès aux commerces, tout mode confondu, tout en lui rendant son caractère de place.
- intégrer et prendre en compte les différents types de circulation locale et de transit (poids lourds – militaires, industriels, agricoles – véhicules légers, piétons, personnes à mobilité réduite),

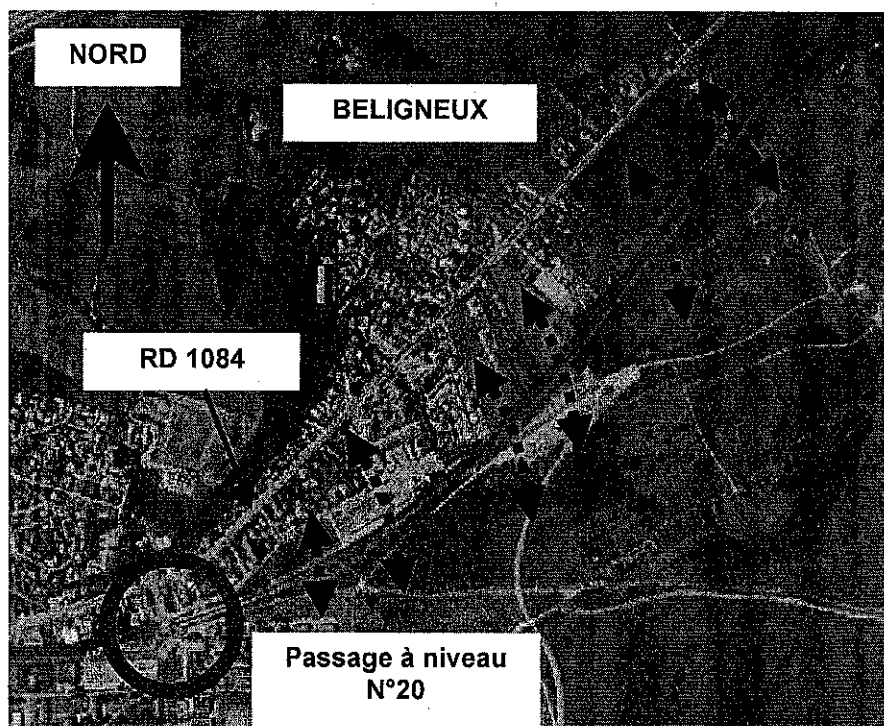


figure 1 : illustration des variantes de rétablissement

Les participants attendent par ailleurs du Département une analyse comparative plus poussée des différentes solutions pour bien intégrer leur efficacité au regard des principes évoqués ci-dessus, et pouvoir juger, en toute connaissance de cause de la solution qui sera finalement proposée par le Département.

Dans le cadre des procédures à suivre, le Département devra donc veiller à étudier les différentes variantes et options envisageables et à les comparer entre elles pour justifier et expliquer la solution qui sera finalement soumise à enquête publique.

Les principaux éléments à prendre en considération seront :

- l'efficacité de la solution face à l'objectif de sécurisation de la traversée de la voie ferrée,
- la pertinence de la solution au regard du maintien du lien entre le nord et le sud de La Valbonne et l'accessibilité de la poste, des commerces et du camp de La Valbonne (tous modes confondus),
- l'incidence de la solution sur l'activité économique et commerciale autour de la place de La Valbonne,
- l'effet de la solution proposée sur le calme rendu à la place de La Valbonne,
- la possibilité laissée à la réalisation d'un aménagement de type urbain pour valoriser la place de La Valbonne et la rue de la gare,
- l'analyse des incidences de l'aménagement sur la qualité de vie des riverains,
- l'analyse des schémas de circulation, tout mode confondu, en phase chantier et après travaux intégrant les circulations locales, les circulations de transit, les convois militaires, les convois saisonniers agricoles, etc.
- les risques routiers induits sur l'itinéraire de rétablissement et au raccordement à la RD 1084,
- les risques industriels liés notamment à la présence de Terre d'Alliances.

Compte-tenu des études à réaliser et des procédures à conduire, les premiers travaux associés aux suppressions des passages à niveau N°19 et N°20 pourraient être envisagés, au mieux, pour 2015, sous réserve des possibilités financières du Département.

**Après en avoir délibéré, conformément à la délégation de compétence consentie par le Conseil général ;**

- **APPROUVE** le bilan de la concertation menée au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, tel que détaillé ci-dessus et en annexe.

**Présents :**

~~Monsieur Rachel MAZUIR~~  
Monsieur Jean-Paul RODET  
~~Madame Christine GONNU~~  
~~Monsieur Guillaume LACROIX~~  
Monsieur Denis PERRON  
Monsieur Guy LARMANJAT  
~~Monsieur Jean Pierre ROCHE~~

Monsieur Daniel BEGUET  
Monsieur Christophe BERARDI  
Monsieur Guy BILLOUDET  
Monsieur Mario BORRONI  
Madame Danielle BOUCHARD  
Monsieur Gérard BRANCHY  
Monsieur Jean CHABRY  
Monsieur Christian CHANEL  
Monsieur Yves CLAYETTE  
~~Monsieur Jean DEGUERRY~~  
Monsieur Olivier EYRAUD  
Monsieur Georges FAVERJON  
~~Monsieur Jean-Yves FLOCHON~~  
Monsieur Jean-Marc FOGNINI  
Monsieur Serge FONDRAZ

Monsieur André PHILIPPON  
Monsieur Patrick ROUSSET  
Monsieur Daniel BENASSY  
Monsieur Jacques RABUT  
Monsieur Gilbert BOUCHON  
Monsieur Christophe GREFFET

~~Monsieur Alain GESTAS~~  
Monsieur Pierre GOUBET  
Monsieur Henri GUILLERMIN  
Madame Pascale GUILLON  
Monsieur Daniel JULIET  
Monsieur Jean-Paul LAURENSEN  
Monsieur Claude MARCOU  
Monsieur Armel MOREL  
Monsieur Gérard PAOLI  
~~Monsieur Michel PERRAUD~~  
Monsieur Bernard PERRET  
~~Monsieur Michel RIVAT~~  
Monsieur Alexandre TACHDJIAN  
Monsieur Charles de la VERPILLIERE  
~~Monsieur Jean-Baptiste ZAMBELLI~~

**Procurations:**

Mme Christine GONNU  
M. Guillaume LACROIX  
M. Jean-Pierre ROCHE  
M. Jean DEGUERRY  
M. Jean-Yves FLOCHON  
M. Alain GESTAS  
M. Michel RIVAT  
M. Jean-Baptiste ZAMBELLI

donne pouvoir à M. Patrick ROUSSET  
donne pouvoir à M. André PHILIPPON  
donne pouvoir à M. Gérard BRANCHY  
donne pouvoir à M. Yves CLAYETTE  
donne pouvoir à M. Charles de la VERPILLIERE  
donne pouvoir à M. Georges FAVERJON  
donne pouvoir à M. Jacques RABUT  
donne pouvoir à M. Mario BORRONI

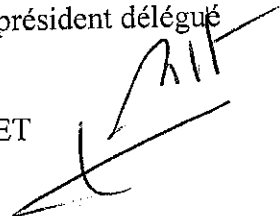
**Vote :**

- Unanimité
- Pour
- Contre
- Abstention

Bourg en Bresse, le 17 septembre 2012

Le Président du Conseil général  
Pour le Président, le Vice-président délégué

Jean-Paul RODET



Bourg-en-Bresse, le lundi 16 juillet 2012

Direction générale adjointe  
Infrastructures et déplacements  
Direction des routes  
Service travaux neufs

Rédacteur: Eric PELUS  
tél : 04.74.47.05.68

## Suppression des passages à niveau n°19 et 20 sur les communes de Balan et Béligneux

### Bilan de la concertation

## **1. Contexte du projet d'aménagement**

### **1.1. Définition et enjeux du projet**

Sur les communes de Balan et Béligneux, la ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu en Bugey, empruntée par une centaine de trains par jour est traversée par les RD 84 et RD 84b, respectivement utilisées par 3500 et 3300 véhicules par jour au droit des passages à niveau n°19 (commune de Balan) et n°20 (communes de Balan et Béligneux) (cf. annexe 1 : plan de situation).

Le passage à niveau n°19, à fermeture automatique, cumule une durée de fermeture journalière de 2 heures trente environ. Le passage à niveau n°20, quant à lui gardé, est situé à proximité de la gare de La Valbonne. Sa durée de fermeture journalière atteint 4 heures trente.

Le trafic routier, soutenu aux heures de pointe, cumulé au passage régulier de trains, contribue à la constitution de longues files de véhicules, qui remontent parfois jusqu'à la RD 1084, et à de longs temps d'attente qui sont à l'origine de perturbations des circulations et de comportements à risques.

L'enjeu principal est donc d'assurer la sécurité des usagers des routes départementales et de fluidifier les circulations.

### **1.2. Objectif de l'opération**

L'objectif principal est donc de sécuriser les traversées de la voie ferrée sur les communes de Balan et Béligneux en supprimant les passages à niveau existants.

### **1.3. Partenaires du projet**

Les partenaires principaux de l'opération sont Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage pour les éventuels travaux sur son domaine de compétence, la SNCF en tant que maître d'ouvrage délégué de RFF et gestionnaire du réseau ferroviaire, et les collectivités locales que sont les communes de Balan et Béligneux et la communauté de communes du canton de Montluel.

## **2. Concertation**

### **2.1. Contexte réglementaire**

L'article L300-2 du Code de l'urbanisme prévoit que *toute opération qui, par son importance ou sa nature, modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune doit faire l'objet d'une concertation.*

### **2.2. Objectifs et modalités de concertation**

La concertation est destinée à recueillir les avis, les observations, les propositions de la population sur les objectifs assignés à l'opération et les orientations données par le Maître d'ouvrage.

Les modalités de la concertation ont été arrêtées par :

- délibération de la commission permanente du Conseil général du 16 septembre 2002 fixant les modalités de la première phase de concertation. Les communes de Balan et Béliigneux ont respectivement délibéré afin d'arrêter les modalités pratiques de la concertation les 2 décembre 2002 et 9 décembre 2002.
- délibération de la commission permanente du Conseil général du 14 mai 2012 fixant les modalités de la seconde phase de concertation. Les communes de Balan et Béliigneux ont respectivement délibéré afin de formuler un avis sur ces modalités les 26 mars 2012 et 12 mars 2012.

La première phase de concertation, en 2003, comprenait :

- une réunion d'information en mairies de Balan et Béliigneux,
- la mise à disposition du public d'une plaquette d'information,
- la mise à disposition dans chaque commune d'un registre, pendant une durée d'un mois, sur lequel le public pouvait porter ses observations.

La seconde phase de concertation, en 2012, comprenait l'organisation d'une réunion publique.

### **2.3. Organisation effective de la concertation**

Lors de la première phase de concertation, en 2003,

- une plaquette a été distribuée dans les boîtes aux lettres des communes de Balan et Béliigneux, informant les habitants de la tenue des réunions publiques de concertation,
- une première réunion publique s'est tenue le 6 janvier 2003 à 19h00 à Béliigneux,
- une seconde réunion publique s'est tenue le 14 janvier 2003 à 20h00 à Balan
- un registre, permettant aux habitants de faire état de leurs remarques et suggestions, a été déposé dans chacune des mairies du 20 janvier au 21 février 2003.



Lors de la seconde phase de concertation, en 2012,

- une invitation a été distribuée dans les boîtes aux lettres des communes de Balan et Bélieneuve, informant et invitant tous les habitants, de la tenue de la réunion publique de concertation,
- la réunion publique s'est tenue le 28 juin 2012 à 19h30 dans la salle polyvalente de Balan. Deux registres ont été installés à l'entrée de la salle pour permettre aux personnes présentes d'inscrire leurs observations.

#### **2.4. Participation à la concertation**

Les réunions organisées lors de la première phase de concertation ont permis de toucher une centaine de personnes à Bélieneuve et une trentaine à Balan.

Le registre installé à Balan du 20 janvier au 21 février 2003 a permis de recueillir 4 observations, dont un courrier de la commune de Balan.

Le registre installé à Bélieneuve du 20 janvier au 21 février 2003 a permis de recueillir 14 contributions écrites dont deux courriers de la commune de Bélieneuve et une délibération de cette même commune. Une pétition de 46 pages recueillant 426 signatures est également enregistrée.

Enfin, la réunion publique organisée le 28 juin 2012 a attiré une soixantaine de personnes. Les deux registres ont permis d'enregistrer une totalité de 4 contributions écrites.

### **3. Synthèse des contributions de 2003**

A l'époque une solution unique a été proposée pour la suppression du PN 19 (franchissement de la voie ferrée par un passage supérieur), alors qu'une solution de base (passage inférieur à gabarit réduit à 2,75 m) et une solution variante (passage supérieur à l'Est des établissements Terre d'Alliances) ont été envisagées pour la suppression du PN 20.

Les contributions écrites ou orales ont été consignées dans deux registres et deux comptes-rendus de réunions. Les principales observations ou remarques sont présentées ci-dessous.

#### **3.1. Suppression du PN 19**

Les avis formulés sont tous favorables à la réalisation du projet tel qu'il est envisagé.

Un particulier s'inquiète de la réalisation d'une éventuelle déviation de la RD 1084 en direction de La Boisse, qui trouverait son origine au niveau du passage supérieur envisagé, alors qu'un autre recommande au contraire d'élargir cette réflexion.

Le maintien de la continuité et de l'accessibilité des chemins des Balmettes et des Bichoux, voies d'exploitation parallèles et immédiatement au sud de la voie ferrée, fait l'objet de questionnements (cf. illustration 1).

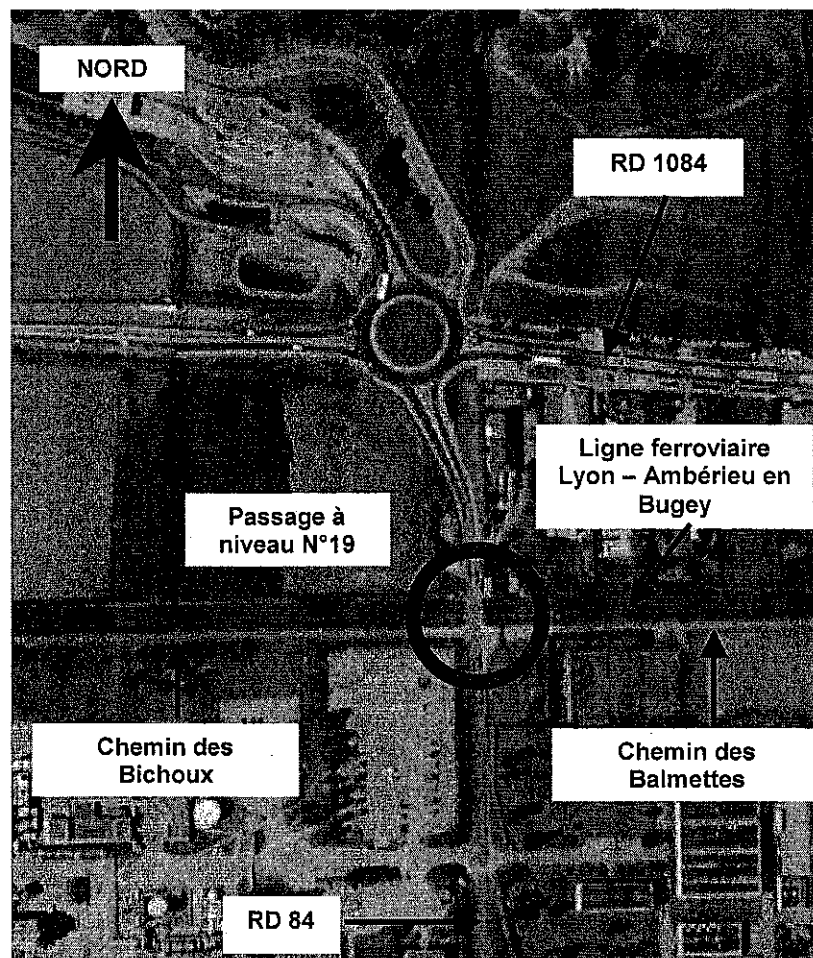


Illustration 1 : localisation chemins des Balmettes et des Bichoux

### 3.2. Suppression du PN 20

Il semble collectivement admis, que la suppression du PN 20 est nécessaire. Néanmoins, les solutions de substitution font débat.

La variante de base, qui consiste à réaliser un passage inférieur à gabarit réduit en lieu et place du passage à niveau existant, soulève de nombreuses questions et oppositions. La réalisation d'un passage inférieur à gabarit réduit verrait :

- un report des trafics poids lourds vers le PN 19 puis la RD 1084 entre l'échangeur de Balan et La Valbonne. Les convois, en particulier agricoles, devant accéder aux établissements Terre d'Alliances (ex Cérégrain) depuis le sud de la voie ferrée devraient parcourir de plus longues distances et emprunter la RD 1084 puis la place de La Valbonne et la VC 19 face à la gare, au regard des plans de circulation établis pour accéder à Terre d'Alliances (cf. plan de circulation en annexe 2),
- La modification complète de la place de La Valbonne avec la suppression des places de stationnement existantes de part et d'autre de la RD 84b et la modification des schémas de circulation interne dans la Valbonne avec des cheminements motorisés ou piétonniers rendus difficiles, et en conséquence une accessibilité et une attractivité moindre des commerces. A noter que les commerçants se sont fortement mobilisés contre cette solution en produisant

- une pétition contre le projet signée par 246 personnes et par l'intermédiaire du Syndicat des indépendants et de la Chambre de commerce et d'industrie,
- Un schéma de circulation complètement modifié, en particulier pour les piétons, qui ne pourraient plus accéder au sud de la voie ferrée, à la poste et au camp militaire, sauf à emprunter le passage inférieur appartenant à la SNCF sous la gare, celui-ci étant non adapté pour les personnes à mobilité réduite, cycles et poussettes.
  - Un quartier sud de La Valbonne, isolé du centre, alors que la poste et le camp de La Valbonne sont à l'origine de nombreux déplacements.

Des particuliers profitent de la réflexion conduite sur la suppression du PN 20 et l'éventuel maintien des circulations sur la place de La Valbonne pour souligner la dangerosité du carrefour entre la RD 1084 et la RD 84b et solliciter la réalisation d'un aménagement de carrefour giratoire ou à feux.

La solution variante, comprenant la réalisation d'un passage supérieur à l'est de La Valbonne avec la création d'une voie de desserte des établissements Terre d'Alliances (cf. illustration 2), est tout aussi critiquée :

- Il est admis que cette solution est la plus efficace pour drainer le trafic de transit entre l'est et le sud de La Valbonne, et pour soulager la Place de La Valbonne. A ce titre, cette solution est identifiée comme pouvant porter préjudice à l'activité commerciale,
- Elle serait, plus encore que la solution de base, à l'origine d'un isolement du quartier sud de La Valbonne, puisque seuls les cheminements piétons entre le Sud et le Nord de la voie ferrée pourraient être maintenus par l'intermédiaire du passage inférieur existant sous la gare de La Valbonne,
- L'accès dédié aux établissements Terre d'Alliances est difficile à réaliser au regard des propriétés bâties présentes à l'Est de La Valbonne,
- Cette solution devrait s'accompagner de la réalisation d'un giratoire sur la RD 1084 qui semble difficilement pouvoir être inséré dans le contexte urbain existant,
- Le passage supérieur constituerait, dans ce secteur urbanisé, une « verrue » dans le paysage.

En conséquence, certains particuliers ont proposé des solutions alternatives :

- retenir un tracé plus à l'Est empruntant la VC21 entre La Petite Dangereuse et le hameau de Chânes en franchissant la voie ferrée par l'intermédiaire du passage inférieur existant, ou réaménagé pour permettre un franchissement tout gabarit (cf. illustration 2). Cette solution s'accompagnerait de l'installation d'un giratoire sur la RD 1084 à La Petite Dangereuse.
- Réaliser la solution variante pour supprimer les trafics de transit Sud-Est de la place de La Valbonne, tout en réalisant le passage inférieur en lieu et place du passage à niveau actuel pour maintenir le lien direct entre le Sud et le Nord de La Valbonne. Une autre variante consisterait à retenir le même principe mais à dédier le passage inférieur au droit du PN existant aux seuls piétons et modes doux. Ce dernier aménagement pourrait être évité si le passage inférieur sous la gare était aménagé à cet effet.



Illustration 2 : localisation de la solution variante et d'une solution alternative par la Voie communale reliant « la Petite Dangereuse » au hameau de Chânes

Des personnes profitent des réflexions conduites sur la suppression du PN 20 pour évoquer la présence des établissements Terre d'Alliances qui sont à l'origine de trafics poids lourds et agricoles en période de récoltes sur la place de La Valbonne et sur la VC 19 face à la gare. Il est proposé de revoir les plans de circulation pour éviter la Place de la Valbonne, voire de déplacer les silos hors de La Valbonne. La société Terre d'Alliances insiste au contraire sur la nécessité du maintien de l'accès aux établissements via la VC 19.

Sans proposer de solution, certaines personnes souhaitent que le projet de suppression du PN 20 soit mis à profit pour valoriser la place de La Valbonne ou demandent de mettre la priorité sur le maintien d'un lien direct entre le Nord et le Sud de La Valbonne.

### **3.3. Bilan intermédiaire**

A l'issue de cette première phase de concertation, il peut être conclu que la suppression du passage à niveau n°19 accompagné d'un rétablissement de la RD 84 par un passage par dessus les voies est accueilli favorablement par l'ensemble des interlocuteurs.

Par contre, aucune des propositions faites pour la suppression du passage à niveau n°20 ne donne entière satisfaction. Néanmoins, il se dégage un certain consensus autour de la suppression du PN 20 accompagné des exigences suivantes :

- il convient d'éviter de couper La Valbonne en deux, et d'isoler le quartier Sud, en conservant un lien direct et peu éloigné du passage actuel entre le Sud et le Nord de la voie ferrée,
- il convient de préserver voire d'améliorer le fonctionnement et l'attractivité actuels de la place de La Valbonne, en conservant les stationnements, en facilitant les accès aux commerces, tous modes confondus, et en lui redonnant un caractère de place,
- il convient d'intégrer et de prendre en compte les différents types de circulation locale et de transit (poids lourds – militaires, industriels, agricoles – véhicules légers, piétons, personnes à mobilité réduite),

### **4. Synthèse des contributions de 2012**

Sur la base du bilan intermédiaire établi après la première phase de concertation, le Département a proposé d'orienter les études à suivre, pour le PN 19, vers sa suppression et son remplacement par un franchissement de la voie ferrée par un passage supérieur, et pour le PN 20, vers sa suppression avec son remplacement par un franchissement de la voie ferrée par un passage inférieur permettant le passage des véhicules de tout gabarit. Les modes doux, piétons et personnes à mobilité réduite seraient quant à eux orientés vers le passage inférieur existant sous la gare, aménagé à cet effet avec des rampes adaptées.

Les contributions écrites ou orales ont été consignées dans deux registres et un compte-rendu de réunion. Les principales observations sont présentées ci-dessous.

#### **4.1. Suppression du PN 19**

La suppression du PN 19, et son remplacement par un passage supérieur, sont reçus favorablement par l'ensemble de l'assemblée.

A la question d'un participant s'interrogeant sur les raisons de privilégier un passage supérieur par rapport à un passage inférieur, il est évoqué les disponibilités foncières pour réaliser l'aménagement et la présence de nombreux réseaux souterrains.

Un autre pose la question du lien éventuel entre la suppression du PN 19 et la création d'une éventuelle déviation de la RD 1084. Il est répondu que celle-ci est envisagée un peu plus à l'ouest, à proximité de l'autoroute A42.

## 4.2. Suppression du PN 20

L'orientation proposée par le Département pour la suppression du PN 20 inquiète les riverains du passage inférieur envisagé et de la VC 19, reliant la gare à la mairie, en raison de l'augmentation des trafics sur cette voirie et des risques d'accidents dus aux vitesses excessives pratiquées. Ces riverains insistent sur la gravité de la situation actuelle qui se détériorerait encore. Ils profitent d'ailleurs de la concertation engagée pour attirer l'attention sur la situation de la rue de la gare (trafic et vitesses excessifs) et interroger sur les mesures qui pourraient être prises à court terme en complément des aménagements déjà réalisés par la commune.

En conséquence, les échanges se sont rapidement orientés vers des solutions alternatives de franchissement plus à l'Est ; un particulier indique néanmoins qu'aucun riverain de ces solutions alternatives n'était présent pour en évoquer les probables contraintes.

Par ailleurs, la réunion est l'occasion d'expliquer qu'il convient d'accepter et d'intégrer le fait que les établissements Terre d'Alliances et les quais d'embarquement de la Défense Nationale ont vocation à rester en place. En conséquence, certaines solutions peuvent être éliminées immédiatement ou pourraient à terme être abandonnées car trop coûteuses.

La pérennité de Terre d'Alliances en cet endroit s'accompagne donc de la question des futurs plans de circulation en cas de suppression du PN 20.

Le faible nombre de commerçants à la réunion publique n'a pas permis de rendre compte de leur position sur la question. Néanmoins, les quelques représentants présents ont pu insister sur l'importance d'une liaison directe proche des commerces, accompagnée d'un développement des places de stationnement. A ce titre, le maintien du passage à niveau 20 pour les seuls véhicules légers est évoqué comme une bonne alternative, d'autant plus si une déviation Est peut être réalisée pour éliminer, de fait, tout le trafic de transit Sud-Est qui n'a aucun intérêt à franchir la Place de La Valbonne. Certaines personnes insistent sur la réalisation a minima d'un passage inférieur mode doux aménagé à proximité de la gare pour maintenir le lien entre le Nord et le Sud et l'accessibilité des commerces, de la poste, du camp militaire.

Il se dégage de la réunion la double nécessité de supprimer le passage à niveau et de maintenir la vie économique et sociale de La Valbonne.

Il est régulièrement fait état du souhait que soient analysées plus finement les différentes alternatives, en terme d'incidences techniques, économiques et financières, pour faciliter la prise de décision finale.

## **5. Opinion globale sur l'objectif de l'aménagement et les orientations évoquées**

### **5.1. Objectif de l'opération**

L'objectif de sécuriser la traversée de la voie ferrée Lyon – Ambérieu en Bugey sur les communes de Balan et Béligneux est accueilli favorablement par l'ensemble des personnes ayant participé à la concertation. Les deux phases de concertation consécutives ont toutes été positives sur ce point.

### **5.2. Suppression du PN 19**

La suppression du PN 19, accompagnée d'un rétablissement de la RD 84 par un passage supérieur sur la voie ferrée et d'une sécurisation des accès à ARKEMA, est collectivement acceptée.

### **5.3. Suppression du PN 20**

La suppression du PN 20 est également acceptée par tous. La méthode de rétablissement de la RD 84b fait en revanche débat.

Il se dégage néanmoins les éléments suivants :

- il convient d'éviter de couper La Valbonne en deux, et d'isoler le quartier Sud, en conservant un lien direct et peu éloigné du passage actuel entre le Sud et le Nord de la voie ferrée,
- il convient de préserver voire d'améliorer le fonctionnement et l'attractivité actuels de la place de La Valbonne, en conservant les stationnements, en facilitant les accès aux commerces, tous modes confondus, et en lui redonnant un caractère de place,
- il convient d'intégrer et prendre en compte les différents types de circulation locale et de transit (poids lourds – militaires, industriels, agricoles – véhicules légers, piétons, personnes à mobilité réduite),
- la population attend une analyse plus poussée des différentes solutions pour bien intégrer leur efficacité au regard des principes évoqués ci-dessus, et pouvoir juger, en toute connaissance de cause de la solution qui sera finalement proposée par le Département.

## 6. Conclusion et prise en compte des contributions

Au regard de la concertation menée depuis 2003 et antérieurement, il peut être conclu que la sécurisation des traversées de la voie ferrée sur les communes de Balan et de Belligueux est un enjeu fort qui justifie l'intervention du Département.

La suppression du passage à niveau n°19 accompagnée du rétablissement de la RD 84 par un passage supérieur (pont route) et de la sécurisation des accès à l'entreprise ARKEMA étant reçue favorablement par l'ensemble des populations, le Département peut envisager de poursuivre les études sur cette base. Il veillera à préciser les raisons d'un passage supérieur par rapport à un passage inférieur. Il conviendra de bien appréhender les circulations en phase travaux pour identifier et prévoir les éventuels reports de circulation sur les autres passages à niveau en cas de fermeture plus ou moins longue de la RD 84.

La sécurisation du franchissement de la voie ferrée à La Valbonne est reçue favorablement. De nombreuses variantes de rétablissements sont possibles et présentent une réponse totale ou partielle aux principes rappelés au paragraphe 5.3, autour desquels règne un consensus général. Dans le cadre des procédures à suivre, le Département devra donc veiller à étudier les différentes variantes et options envisageables et à les comparer entre elles pour justifier et expliquer la solution qui sera finalement soumise à enquête publique.

Les principaux éléments à prendre en considération seront :

- l'efficacité de la solution face à l'objectif de sécurisation de la traversée de la voie ferrée,
- la pertinence de la solution au regard du maintien du lien entre le Nord et le Sud de La Valbonne et l'accessibilité de la poste, des commerces et du camp de La Valbonne (tous modes confondus),
- l'incidence de la solution sur l'activité économique et commerciale autour de la place de La Valbonne,
- l'effet de la solution proposée sur le calme rendu à la place de La Valbonne,
- la possibilité laissée à la réalisation d'un aménagement de type urbain pour valoriser la place de La Valbonne et la rue de la gare,
- l'analyse des incidences de l'aménagement sur la qualité de vie des riverains,
- l'analyse des schémas de circulation, tout mode confondu, en phase chantier et après travaux intégrant les circulations locales, les circulations de transit, les convois militaires, les convois saisonniers agricoles, etc.
- les risques routiers induits sur l'itinéraire de rétablissement et au raccordement à la RD 1084,
- les risques industriels liés notamment à la présence de Terre d'Alliances.







REPUBLIQUE FRANCAISE

Pour copie conforme  
Par délégation du Président  
Le Directeur des Assemblées  
Bernard BILLARD

DEPARTEMENT DE L'AIN

CONSEIL GENERAL DE L'AIN

REUNION D'OCTOBRE 2012

Le Président du Conseil Général certifie que la présente décision a été reçue le **8 NOV. 2012** à la Préfecture de l'Ain, en application de l'article 15 de la loi 82.213 du 2 mars 1982 et qu'elle a été

EXTRAIT DU PROCES VERBAL  
DES DELIBERATIONS

publiée ou notifiée

SEANCE DU 29 OCTOBRE 2012



P<sup>o</sup> Le Président du Conseil Général,  
Pour le Président du Conseil Général,  
et par délégation  
Le Directeur des Assemblées  
Bernard BILLARD

**RAPPORT N° 203** : RD 84b Suppression du passage à niveau N°20 au lieu-dit « La Valbonne » – communes de Balan et Béligneux – Prise en considération. (DGAI - Direction des routes – Service Travaux Neufs)

Monsieur Daniel BENASSY, rapporteur.

L'Assemblée Départementale,

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales, notamment sa troisième partie relative au Département,

- Vu le Décret n° 2006-1341 du 6 novembre 2006 relatif au transfert aux Départements des services ou parties de services déconcentrés du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, qui concourent à l'exercice des compétences de ces collectivités dans le domaine des routes départementales,

**Aux termes d'un rapport** qui nous a été soumis à la page **B 6** de la brochure qui nous a été adressée avant l'ouverture de la réunion, Monsieur le Président nous rappelle que le passage à niveau N°20 situé au lieu-dit « La Valbonne » sur les communes de Balan et Béligneux permet le franchissement de la voie de chemin de fer Lyon Ambérieu-en-Bugey par les usagers de la RD 84b. Il permet d'accéder au camp militaire de La Valbonne, à la Poste, à la crèche municipale et aux zones d'activités situées au sud-ouest du hameau. Il relie par ailleurs le village de Béligneux à celui de Balan (cf. plan de situation en annexe 1).

La RD 84b est empruntée par environ 3 400 véhicules par jour dont 10% de poids lourds. 16 passages de cars scolaires sont répertoriés quotidiennement.

La ligne de chemin de fer est empruntée chaque jour par une centaine de trains. Le passage à niveau est gardé et situé à proximité immédiate de la gare du lieu-dit « La Valbonne ». En conséquence, les barrières sont abaissées plus de 4 heures trente par jour, induisant une gêne notable des usagers de la route départementale et un risque potentiel d'accidents, y compris de façon indirecte en raison des remontées de files sur la RD 1084.

Ce diagnostic a conduit le Département, dès le début des années 2000, à envisager la suppression de ce passage à niveau. A l'issue de la première enquête publique proposant la substitution du passage à niveau existant par un passage inférieur à gabarit réduit, et sur proposition du Commissaire enquêteur, le projet de suppression du passage à niveau 20 a été associé à la suppression du passage à niveau 19 permettant à la RD 84 de franchir la même ligne de chemin de fer sur la commune de Balan, un peu plus à l'ouest du lieu-dit de « La Valbonne ».

Une phase de concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme a été conduite de janvier 2003 à septembre 2012, date à laquelle le bilan de la concertation a été approuvé par la Commission permanente réunie le 17 septembre 2012.

A l'issue de cette concertation, il apparaît que la sécurisation des traversées de la voie ferrée sur les communes de Balan et de Bélieneuve constitue un enjeu fort et reconnu qui justifie l'intervention du Département.

La suppression du passage à niveau n°19 accompagné du rétablissement de la RD 84 par un passage supérieur est reçue favorablement.

A l'occasion de la concertation, il apparaît que la sécurisation du franchissement de la voie ferrée au lieu-dit « La Valbonne » est également reçue favorablement par les personnes qui se sont exprimées. Les objectifs à atteindre font l'unanimité :

- Sécuriser la traverse des voies ferrées pour tous modes de déplacement,
- éviter de couper le lieu-dit « La Valbonne » en deux, et d'isoler le quartier sud, en conservant un lien direct et peu éloigné du passage actuel entre le sud et le nord de la voie ferrée,
- préserver voire améliorer le fonctionnement et l'attractivité actuels de la place de La Valbonne, en conservant les stationnements, en facilitant les accès aux commerces, tout mode confondu, tout en lui rendant son caractère de place.
- intégrer et prendre en compte les différents types de circulation locale et de transit (poids lourds – militaires, industriels, agricoles – véhicules légers, piétons, personnes à mobilité réduite),

Au cours des années 2009-2010, RFF, à la demande et avec le concours des collectivités locales, a réalisé une étude préliminaire destinée à étudier les nombreuses solutions aptes à répondre de façons partielle ou totale à ces objectifs.

Après une analyse croisée des différents enjeux, une étude comparative des différentes solutions permet de dégager, à ce stade, que la solution la mieux à même de sécuriser la

traverse de la voie ferrée et de répondre à l'ensemble des objectifs est la solution qui consiste à supprimer le passage à niveau et à rétablir la RD 84b par un passage inférieur situé légèrement à l'est de la gare et permettant de relier les actuelles VC 19 et VC 20 (cf. illustration 1 ci-après).

Seuls les véhicules motorisés, y compris les poids lourds et transports scolaires emprunteront cet itinéraire. Les circulations douces seront orientées vers le passage inférieur existant sous la gare, qui sera préalablement aménagé pour autoriser le passage des personnes à mobilité réduite.

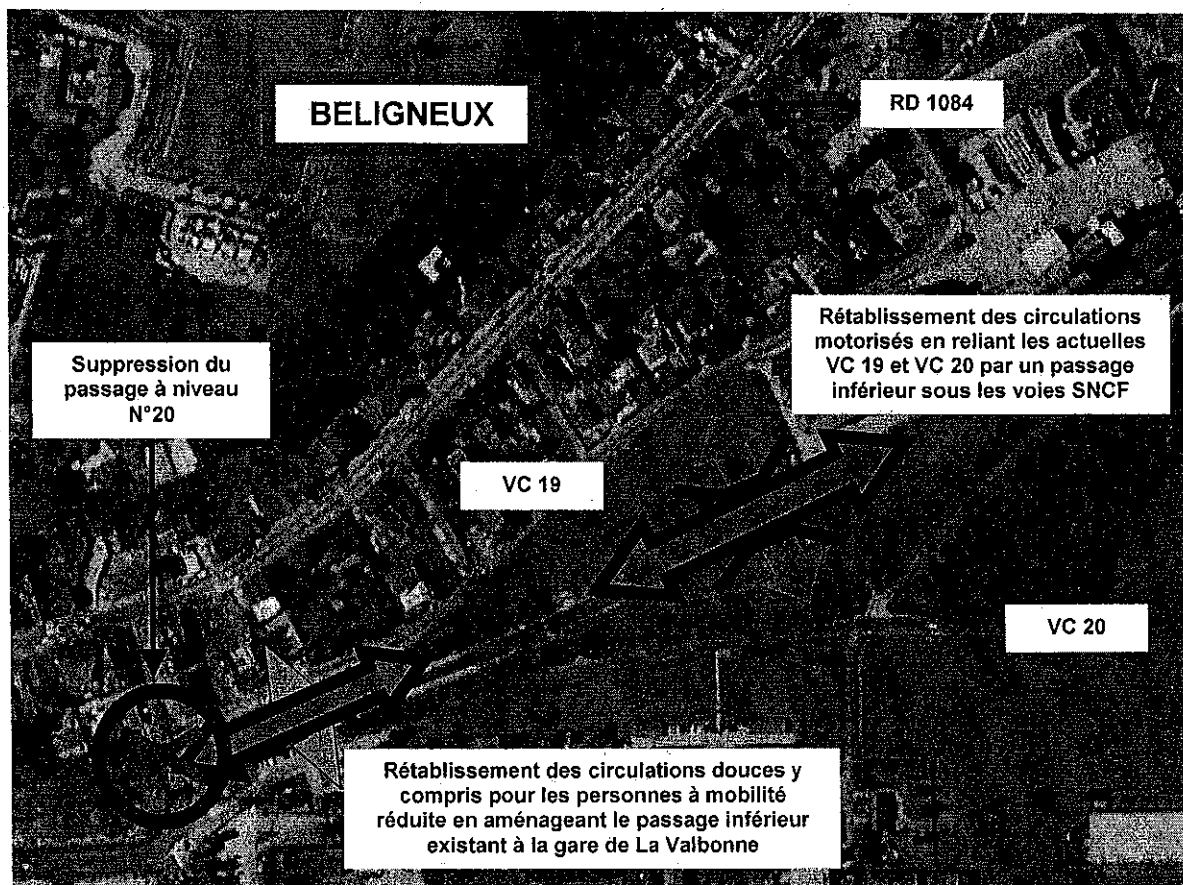


Illustration 1 : principes retenus pour la suppression du PN 20 à l'issue des études préliminaires

Les études techniques à suivre et les études environnementales permettront d'évaluer les impacts de cet aménagement et de concevoir les mesures compensatoires associées. Elles permettront également de préciser :

- l'efficacité de la solution face à l'objectif de sécurisation de la traversée de la voie ferrée,
- la pertinence de la solution au regard du maintien du lien entre le nord et le sud du lieu-dit « La Valbonne » et l'accessibilité de la Poste, des commerces et du camp militaire de La Valbonne (tous modes confondus),
- l'incidence de la solution sur l'activité économique et commerciale autour de la place de La Valbonne,
- l'effet de la solution proposée sur le calme rendu à la place de La Valbonne,

- la possibilité laissée à la réalisation d'un aménagement de type urbain pour valoriser la place de La Valbonne et la rue de la gare,
- l'analyse des incidences de l'aménagement sur la qualité de vie des riverains,
- les schémas de circulation, tout mode confondu, en phase chantier et après travaux intégrant les circulations locales, les circulations de transit, les convois militaires, les convois saisonniers agricoles, etc.
- les risques routiers induits sur l'itinéraire de rétablissement et au raccordement à la RD 1084,
- les risques industriels liés notamment à la présence de Terre d'Alliances.

Les précédentes variantes initialement envisagées dans les études de 2009/2010 (cf. illustration 2 ci-dessous) seront également analysées au regard des différents items précédents pour vérifier la pertinence de la variante retenue a priori.

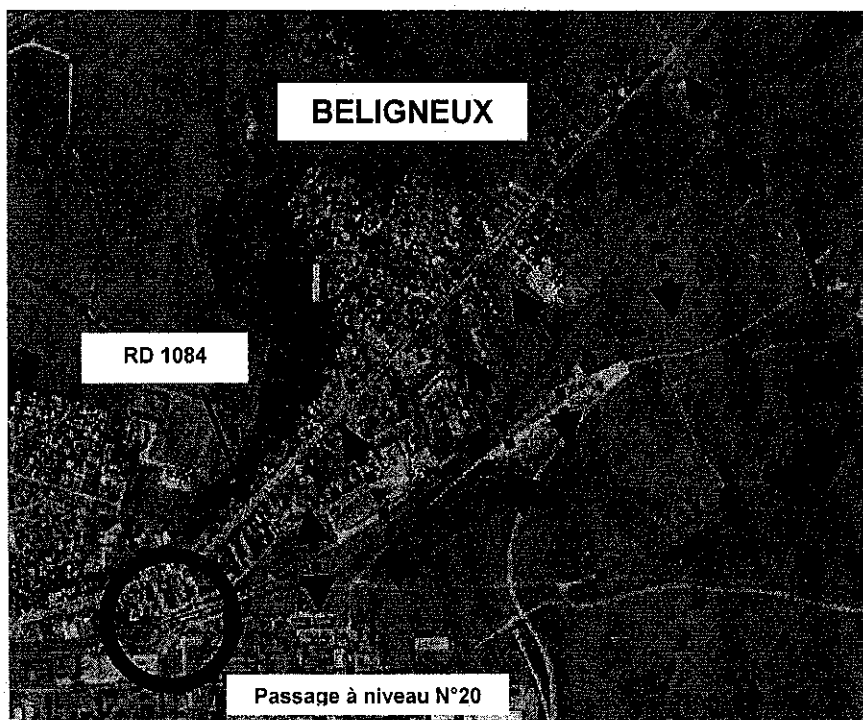


illustration 2 : variantes de rétablissement étudiées dans les études préliminaires

A ce stade, le coût de cette opération est évalué à 8,4 M€ TTC en valeur janvier 2010, y compris études et acquisitions foncières, répartis en :

- études : 810 000 € TTC
- acquisitions foncières : 30 000 € TTC
- aménagement du passage inférieur existant sous la gare de La Valbonne : 1 500 000 € TTC. Cet aménagement sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes du canton de Montluel dans le cadre du Contrat d'aménagement de la gare de La Valbonne. Les études et travaux seront réalisés et financés dans ce cadre,
- suppression du passage à niveau proprement dit et réalisation de l'ouvrage de franchissement sous les voies ferrées : 3 280 000 € TTC. Ces travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France,

- rétablissement routier et mesures associées : 2 780 000 € TTC. Ces travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département.

Hors aménagement réalisé dans le cadre du Contrat d'aménagement de la gare, le Département de l'Ain et RFF pourraient participer chacun à hauteur de 50% aux travaux de suppression du passage à niveau N°20. Les frais d'études techniques ou environnementales et de procédures seront équitablement répartis entre le Département de l'Ain et Réseau Ferré de France, jusqu'au stade Avant-projet.

La répartition des maîtrises d'ouvrage et le financement définitif seront précisés dans le cadre d'une convention de maîtrise d'ouvrage et de financement à l'issue des études environnementales et d'Avant-projet.

A ce stade, seule la prise en considération de la suppression du passage à niveau n°20 est envisagée.

En effet, d'un point de vue sécuritaire, la priorité porte sur la suppression d'un passage à niveau gardé (le passage à niveau n°20) plutôt que sur la suppression d'un passage automatique (le passage à niveau N°19) à proximité duquel les travaux réalisés depuis 2007 ont déjà contribué à diminuer le risque routier (réalisation d'un carrefour giratoire sur la RD 1084, suppression d'un tourne à gauche situé immédiatement au sud du passage à niveau).

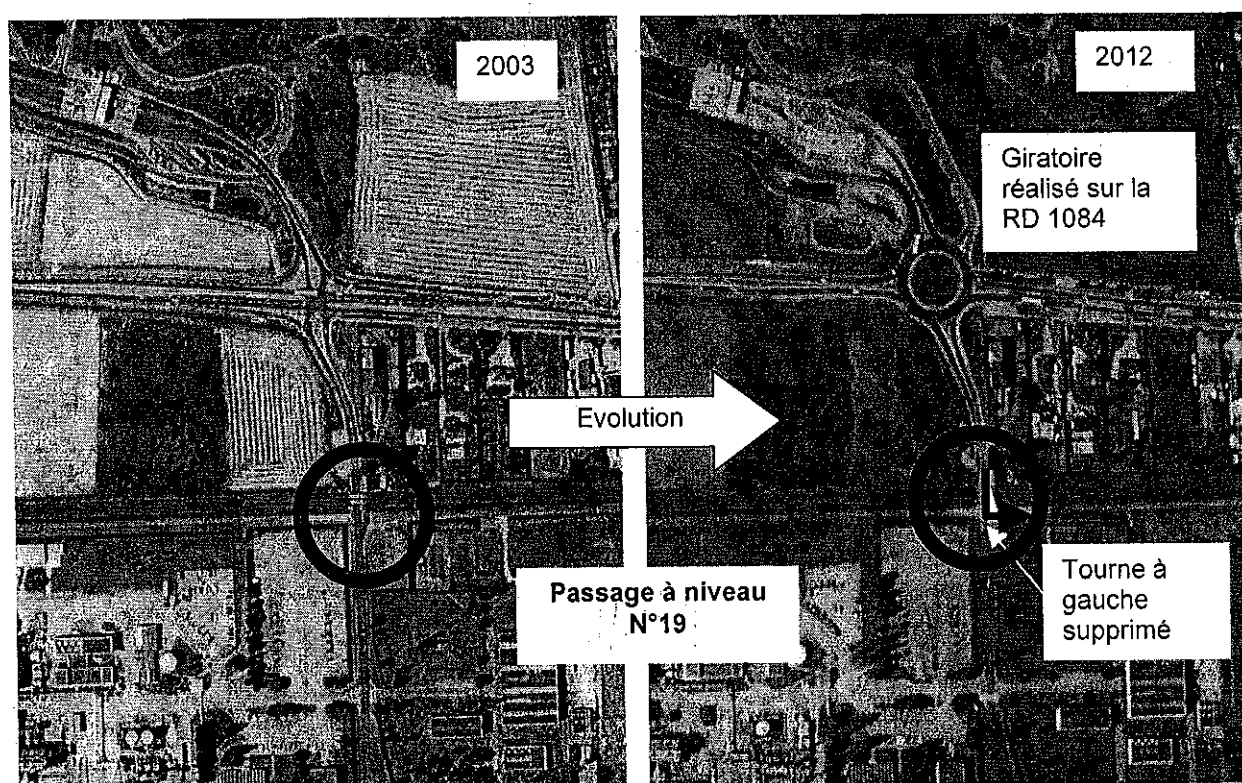


illustration 3 : travaux réalisés à proximité du PN 19 au lieu-dit « La Valbonne » en faveur de la sécurité routière

La gêne occasionnée pendant la phase travaux de la suppression du PN 19 et le risque d'accident lors du franchissement de la voie ferrée au lieu-dit « La Valbonne » seront d'autant moins importantes que la suppression du passage à niveau N°20 aura été réalisée au préalable.

Enfin, alors que l'opération « suppression du passage à niveau n°20 au lieu-dit « La Valbonne » dispose d'accords de financement par les différents partenaires, aucun financement n'est disponible à cette date pour la suppression du passage à niveau N°19.

**Après en avoir débattu, la Commission de la voirie, des transports, de la sécurité, des bâtiments, en accord avec la Commission des Finances, de l'Administration Générale vous propose :**

**1 – DE PRENDRE** en considération l'opération de « suppression du passage à niveau n°20 au lieu-dit « La Valbonne » sur les communes de Balan et de Béligneux,

**2 – D'APPROUVER** la maîtrise d'ouvrage départementale des travaux liés au rétablissement routier et aux aménagements ou mesures associés, hors suppression proprement dite du passage à niveau et réalisation de l'ouvrage de franchissement,

**3 – D'AUTORISER** le lancement des études techniques et environnementales pour concevoir l'aménagement jusqu'au stade Avant-projet et réaliser les dossiers réglementaires,

**4 – D'AUTORISER** Monsieur le Président à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de ces derniers,

**5 – D'APPROUVER** le principe de financement de l'opération.

**ADOPTÉ A L'UNANIMITÉ**



**Présents :**

Monsieur Rachel MAZUIR  
Monsieur Jean-Paul RODET  
Madame Christine GONNU  
Monsieur Guillaume LACROIX  
Monsieur Denis PERRON  
Monsieur Guy LARMANJAT  
Monsieur Jean Pierre ROCHE

Monsieur Daniel BEGUET  
Monsieur Christophe BERARDI  
Monsieur Guy BILLOUDET  
~~Monsieur Mario BORRONI~~  
~~Madame Danielle BOUCHARD~~  
Monsieur Gérard BRANCHY  
Monsieur Jean CHABRY  
Monsieur Christian CHANEL  
~~Monsieur Yves CLAYETTE~~  
Monsieur Jean DEGUERRY  
Monsieur Olivier EYRAUD  
Monsieur Georges FAVERJON  
~~Monsieur Jean-Yves FLOCHON~~  
~~Monsieur Jean-Marc FOGNINI~~  
Monsieur Serge FONDRAZ

Monsieur André PHILIPPON  
Monsieur Patrick ROUSSET  
Monsieur Daniel BENASSY  
Monsieur Jacques RABUT  
Monsieur Gilbert BOUCHON  
Monsieur Christophe GREFFET

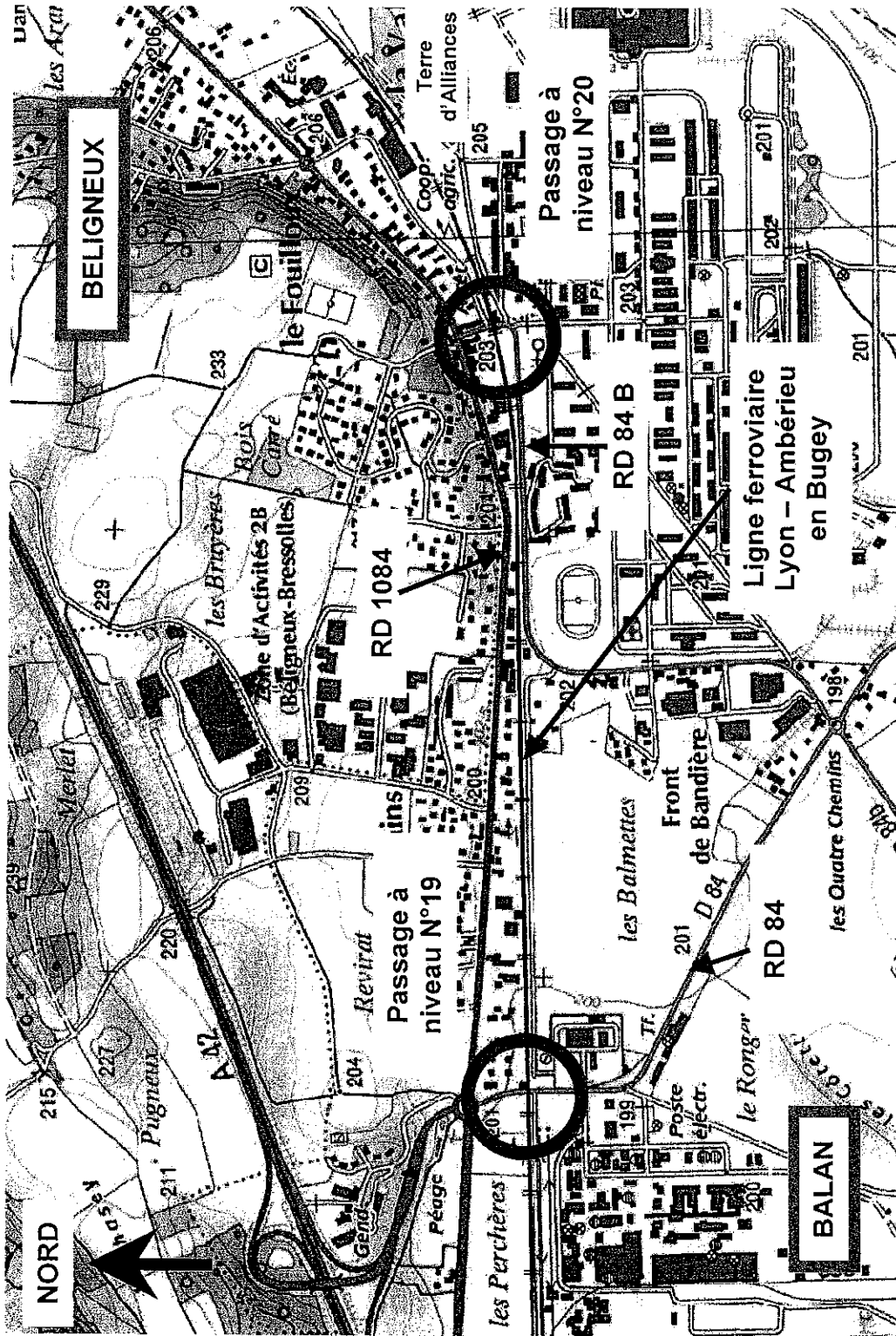
Monsieur Alain GESTAS  
Monsieur Pierre GOUBET  
Monsieur Henri GUILLERMIN  
Madame Pascale GUILLON  
~~Monsieur Daniel JULIET~~  
Monsieur Jean-Paul LAURENSEN  
Monsieur Claude MARCOU  
Monsieur Armel MOREL  
~~Monsieur Gérard PAOLI~~  
~~Monsieur Michel PERRAUD~~  
Monsieur Bernard PERRET  
Monsieur Michel RIVAT  
Monsieur Alexandre TACHDJIAN  
Monsieur Charles de la VERPILLIERE  
~~Monsieur Jean-Baptiste ZAMBELLI~~

**Procurations:**

Mme Danielle BOUCHARD  
M. Serge FONDRAZ  
M. Jean-Baptiste ZAMBELLI  
M. Jean-Yves FLOCHON  
M. Yves CLAYETTE  
M. Jean-Marc FOGNINI  
M. Mario BORRONI

donne pouvoir à M. Jean DEGUERRY  
donne pouvoir à M. Denis PERRON  
donne pouvoir à M. Christophe BERARDI  
donne pouvoir à M. Charles de la VERPILLIERE  
donne pouvoir à M. Henri GUILLERMIN  
donne pouvoir à M. Jean-Paul LAURENSEN  
donne pouvoir à Mme Pascale GUILLON

ANNEXE 1 : Plan de situation



**CADRE FINANCIER**

**DGA Infrastructures et Déplacements**

*Programme :*

**ROUGDAMENA  
GRANDS AMENAGEMENTS ROUTIERS**

201 - Direction des Routes

*Vote à l'opération*

**Autorisation de Programme : 2012 - 4 - Suppression PN20**

SITUATION GLOBALE DE L'AP/AE

				2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Financé AP											
Total après DM1 :				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	50 000,00	300 000,00	280 000,00	3 390 000,00	2 880 000,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				50 000,00	300 000,00	280 000,00	3 390 000,00	2 880 000,00	0,00	0,00	0,00
<b>DETAIL DES OPERATIONS</b>											
OPERATIONS											
LC	Chap	Cpte	Fonc								
20	28714	20	2031   6210								
Suppression PN20											
Total après DM1 :				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	50 000,00	300 000,00	250 000,00	110 000,00	100 000,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	50 000,00	300 000,00	250 000,00	110 000,00	100 000,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	0,00	0,00	0,00	3 280 000,00	2 780 000,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	0,00	0,00	0,00	3 280 000,00	2 780 000,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2012 - DM2 : Préparation				0,00	50 000,00	300 000,00	280 000,00	3 390 000,00	2 880 000,00	0,00	0,00
Déplacements											
Total après DM2 :				0,00	50 000,00	300 000,00	280 000,00	3 390 000,00	2 880 000,00	0,00	0,00

# Plan de situation

## Passage a niveau n°20

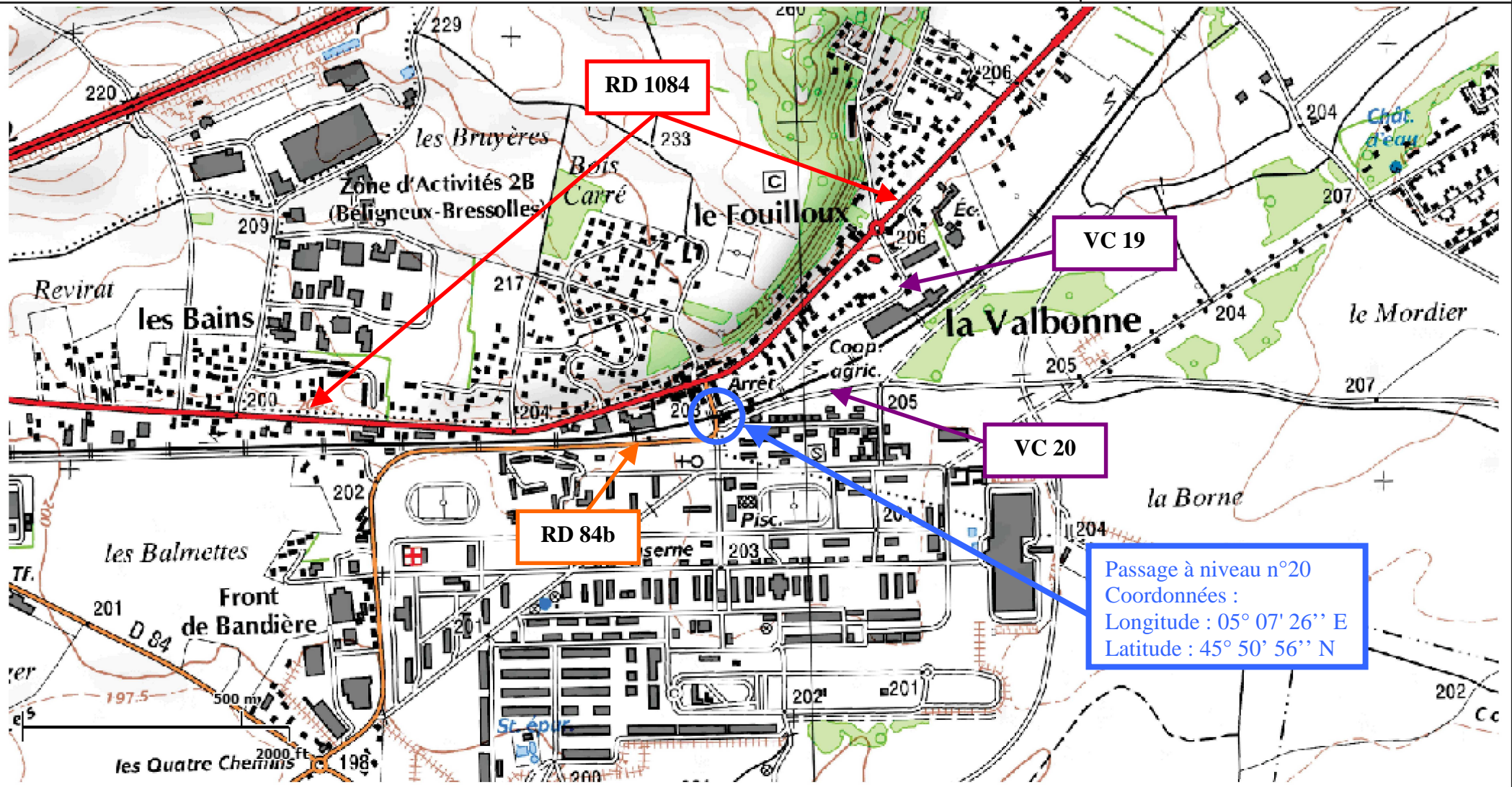
Commentaires :

A  
I  
N  
T  
R  
A  
G  
E  
O

(c) I2G - Orthophoto (R) Prise de vue 2006-2007  
(c) ETAT-DGI-Plan cadastral 2010  
(c) IGN-France Raster 2010  
(c) IGN-BDCarto(R)-(c)IGN-Scan25(R)  
(c) TeleAtlas-2008



*l'ain*  
Conseil général



# Suppression du PN n°20

## Plan des abords - reseau routier

Commentaires :

A  
I  
N  
T  
R  
A  
G  
E  
O

(c) I2G - Orthophoto (R) Prise de vue 2006-2007  
(c) ETAT-DGI-Plan cadastral 2010  
(c) IGN-France Raster 2010  
(c) IGN-BDCarto(R)-(c)IGN-Scan25(R)  
(c) TeleAtlas-2008



*l'ain*

Conseil général



# Suppression du PN n°20

## Plan des abords - localisation des aménagements

Commentaires :

A  
I  
N  
T  
R  
A  
G  
O  
E

(c) I2G - Orthophoto (R) Prise de vue 2006-2007  
(c) ETAT-DGI-Plan cadastral 2010  
(c) IGN-France Raster 2010  
(c) IGN-BDCarto(R)-(c)IGN-Scan25(R)  
(c) TeleAtlas-2008



*l'ain*  
Conseil général

