

Annexe 1 à l'arrêté préfectoral en date du 19 novembre 2015

Document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires au projet à la réalisation du projet de suppression du passage à niveau n° 20 de la ligne Lyon/Ambérieu-en-Bugey situé sur le territoire des communes de Balan et de Béligneux.

1. Objet et situation de l'opération

Le projet de suppression du passage à niveau à La Valbonne sur le territoire des communes de Balan et Béligneux a pour objet :

- de sécuriser la traverse des voies ferrées pour tous modes de déplacement ;
- 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,
- de 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,
- d'intégrer et prendre en compte les différents types de circulation locale et de transit.

La suppression du passage à niveau s'accompagne du rétablissement des circulations routières par l'intermédiaire d'un pont rail et d'une nouvelle infrastructure reliant la route du Dauphiné et la rue de la gare, implantés 300 m à l'est du passage à niveau existant sur le territoire de la commune de Béligneux.

2. Caractère d'intérêt général de l'opération

La ligne ferroviaire Lyon – Ambérieu en Bugey est parcourue chaque jour par 218 trains. La RD 84b est franchi par environ 3 300 véhicules par jour ; les jours ouvrables. Ce passage est gardé manuellement en 3x8. Proche de la gare, il génère des durées de fermeture pouvant atteindre 4 à 5 minutes.

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'opération répond donc à un objectif majeur de sécurisation de la traversée de la voie ferrée.

Le projet participe par ailleurs à l'apaisement du quartier de la gare et de la place de La Valbonne, conformément à l'ambition des collectivités locales de réappropriation et de requalification de cet espace public.

Enfin, il contribue à la sécurisation des déplacements doux, en assurant la continuité des cheminements entre la mairie et la gare, dotée à court terme d'un passage inférieur équipé pour le passage des personnes à mobilité réduite.

3. Adéquation du projet aux objectifs et à l'environnement

Le projet comprend :

- le démantèlement du passage à niveau actuel et des installations ferroviaires, interdisant à terme tous franchissements à niveau de la voie ferrée, et ceci quel que soit le mode de déplacement ;

.../...

- la construction d'un pont rail supportant la ligne Ambérieu-Lyon et une installation terminale embranchée de l'entreprise Terres d'alliance. Il s'agit d'un ouvrage de type portique présentant une ouverture de 9 mètres, une largeur d'environ 20 mètres et un gabarit routier de 4,30 mètres. Il sera installé à environ 300 mètres à l'est du passage à niveau actuel ;

- la réalisation d'un rétablissement routier en déblai reliant la VC 20 « route du Dauphiné » à la VC 19 « rue de la gare » d'une longueur d'environ 360 mètres. Le profil en travers de la voirie comprend une chaussée 6 mètres – hors sur largeur -, complétée, de part et d'autre d'une bande multifonction de 1,20 m.

Ces deux ouvrages permettront le rétablissement des circulations ferroviaires ainsi que l'ensemble des circulations routières, y compris celles des cars scolaires, poids lourds et convois agricoles à destination de l'entreprise Terre d'alliances.

Les cyclistes pourront emprunter la nouvelle voie et circuler sur la bande multifonction installée de part et d'autre de la chaussée.

En revanche, les piétons seront interdits sur la nouvelle infrastructure. Ils seront, ainsi que les familles en promenade, y compris à vélos, orientés, vers le passage inférieur aménagé à la gare par les collectivités locales préalablement à la suppression du passage à niveau.

L'aménagement routier donne la priorité aux véhicules à destination ou en provenance de la mairie, rendant ainsi, le quartier de la gare et de la Place de la Valbonne moins attractif au trafic de transit pour créer les conditions d'une requalification de cet espace urbain.

La gare et les commerces seront néanmoins accessibles depuis la nouvelle voie assurant ainsi un lien direct entre les quartiers nord et sud, y compris pour les véhicules à moteur.

Le projet est donc en parfaite adéquation avec les objectifs du projet déterminés à l'issue de la phase de concertation initiale.

L'aménagement s'inscrit dans un espace urbain préexistant et induit un transfert de circulation génératrice de nuisances, à l'est de la rue de la gare et à l'est de la route du Dauphiné, en particulier acoustiques. L'augmentation du niveau de bruit est néanmoins jugée non significative et reste en dessous des seuils imposant la mise en œuvre de dispositifs de protection.

Le projet induit une augmentation de trafic à l'est de la rue de la gare devant les installations de Terre d'alliances soumises au risque d'explosion. L'étude comparative des différentes solutions envisageables au regard de la combinaison des risques ferroviaire, routier et technologique conclut à ce que la solution retenue est la solution de moindre risque, tous risques confondus.

Les aménagements principaux s'accompagne de l'installation d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux de chaussées, suivi d'un bassin d'infiltration afin de préserver la qualité des eaux souterraines destinées à l'alimentation en eau potable.

Pour une meilleure intégration paysagère et environnementale, le parti d'aménagement retenu prévoit d'adoucir les pentes de talus et de réimplanter une pelouse mi-sèche sur l'espace remodelé.

Enfin, bien que conçu pour réduire au maximum la consommation d'espaces naturels et agricoles, le projet contribue à la destruction d'habitats naturels accueillant des espèces protégées. Les dispositions prises pour éviter et réduire les impacts devront être complétées par des mesures compensatoires. Conformément à la délibération de la commission permanente du 6 juillet 2015, les mesures compensatoires en faveur de la faune et de la flore seront mises en œuvre sur des terrains appartenant à la commune de Saint Maurice de Gourdans situés sur la commune de Loyettes.

Le projet est donc en parfaite adéquation avec l'environnement local et les principaux outils de planification en vigueur en matière d'environnement.

4. Conclusions de l'enquête publique et poursuite de l'opération

Par courrier du 19 août 2014, Réseau Ferré de France a autorisé le département de l'Ain à engager pour son compte les démarches administratives nécessaires à l'enquête publique. La convention relative au financement des études et des travaux a signée respectivement les 17 septembre 2015 et 26 octobre 2015;

Par délibération du 15 septembre 2014, la Commission permanente a autorisé le président du conseil général à demander au préfet de l'Ain la mise à l'enquête du projet de suppression du passage n°20 à La Valbonne sur les communes de Balan et Béligneux.

Suite à la décision du 12 décembre 2012 prescrivant une étude d'impact, celle-ci a été soumise, par la préfecture de l'Ain, au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité environnementale pour cette opération qui a rendu un avis délibéré le 25 mars 2015 comprenant de nombreuses recommandations.

Un mémoire en réponse a été élaboré et joint au dossier d'enquête publique pour apporter des précisions sur les points évoqués dans cet avis. Ainsi :

- la suppression du passage à niveau n°20 a été privilégiée à la suppression du passage à niveau n°19, situé à l'est du premier, dans la mesure où des travaux concomitants ne peuvent être techniquement et financièrement supportables et où le passage à niveau n°19 a déjà fait l'objet, au début des années 2000, de premiers aménagements réduisant les risques existants ;

- une analyse précise de l'accidentologie routière à l'intérieur de l'agglomération de La Valbonne a été réalisée montrant que l'accidentologie augmente à l'approche du carrefour entre la RD 1084 et la RD 84b en sortie de la place de La Valbonne, probablement en raison des mouvements d'échanges présents au carrefour. Le schéma de circulation accompagnant la suppression du passage à niveau sera de nature à réduire les échanges et donc à sécuriser l'axe routier principal ;

- la mise en cohérence des projets d'aménagements des abords de la gare de La Valbonne et du rétablissement routier accompagnant la suppression du passage à niveau n°20 et la requalification de la rue de la gare en direction de la mairie viendront garantir la sécurité des modes actifs de déplacement tout en assurant la continuité des itinéraires piétons et cyclistes ;

- le mémoire en réponse permet de vérifier que le projet est compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Rhône Alpes approuvé le 18 juillet 2014 et justifie l'absence d'incidences sur la pérennité des sites NATURA 2000. Il rappelle les mesures d'évitement, de réduction et compensatoire en faveur de la biodiversité, ainsi que le dispositif de suivi écologique présentés dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégées. La faisabilité de la mesure compensatoire a en outre été démontrée par la présentation, en annexe du mémoire en réponse, de la délibération de la Commune de Saint Maurice de Gourdans autorisant la mise à disposition du Département de l'Ain, d'une parcelle de 5 hectares sur une durée de 20 ans. En outre, le Conseil national de protection de la nature a rendu le 3 août 2015 un avis favorable sur les mesures envisagées ;

- le diagnostic des points noirs de bruit ferroviaire potentiels a été porté à la connaissance du public, ainsi que le calendrier prévisionnel des études précises de définition. Par ailleurs, les conclusions de l'étude acoustique présentaient une erreur que le mémoire en réponse a corrigé en rappelant que deux bâtiments en face de la mairie subiront une augmentation significative du niveau de bruit et feront donc l'objet d'une insonorisation des façades, si nécessaire ;

- les analyses de sols ont été présentées ainsi que la méthodologie appliquée pour estimer les volumes de terres polluées à traiter. Le projet étant excédentaire en matériaux, il est précisé qu'ils seront évacués en centres de stockage adaptés ;

- le règlement du plan local d'urbanisme de Béligneux a été rappelé ainsi que le raisonnement qui a conduit le Département à conclure que le projet était compatible avec ce document d'urbanisme ;

.../...

- l'étude complète de l'analyse comparative des variantes au regard des risques combinés industriels, routiers et ferroviaires, et ainsi le raisonnement qui a conduit le Département à considérer comme acceptable l'augmentation du risque industriel en regard de la diminution du risque routier, a été jointe à ce mémoire en réponse.

Enfin, le résumé non technique a été mis à jour, conformément à la suggestion de l'autorité environnementale, afin d'intégrer les recommandations du présent avis à celui-ci.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 27 mai 2015 prescrivant l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de suppression du passage à niveau n°20 de la ligne Lyon/Ambérieu-en-Bugey situé sur le territoire des communes de Balan et Béligneux et valant classement/déclassement de la voirie départementale, l'enquête s'est déroulée du 15 juin au 16 juillet 2015.

Le commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif le 5 mars 2015 a tenu 5 permanences :

- en mairie de Béligneux : le lundi 15 juin 2015 de 9h à 12h ;
- en mairie de Balan : le mercredi 17 juin 2015 de 9h à 12h ;
- en mairie de Béligneux : le samedi 27 juin 2015 de 9h à 12h ;
- en mairie de Balan : le mercredi 1^{er} juillet 2015 de 9h à 12h ;
- en mairie de Béligneux : le jeudi 16 juillet 2015 de 14h30 à 17h30.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a permis de recueillir 3 observations écrites, présentées et analysées par le commissaire enquêteur dans son rapport de synthèse du 17 juillet 2015.

Sur la base de ce premier document, la direction des routes du Département de l'Ain a produit un mémoire en réponse aux observations et questions formulées.

A l'issue de l'enquête publique, la préfecture a adressé copies des rapports et conclusions du commissaire enquêteur. Celui-ci formule un avis favorable sur le projet tel qu'il résulte du dossier soumis à l'enquête.

Par ailleurs, il est à signaler que l'avis favorable du commissaire-enquêteur est nuancé par une recommandation qui invite les maîtres d'ouvrage à réduire, dans la mesure du possible, les nuisances sonores générées par l'augmentation de trafic le long de la rue de la gare entre le passage inférieur et la mairie.

Les études acoustiques synthétisées dans l'étude d'impact montrent que le projet induit certes une dégradation de l'ambiance sonore le long de la rue de la gare en direction de la mairie mais sans être significative et tout en restant dans des niveaux n'imposant pas de dispositifs de protection.

Toutefois, au regard de la recommandation du commissaire enquêteur, les diverses solutions envisageables ont été présentées et analysées. Elles s'avèrent finalement toutes soit techniquement inefficaces, soit économiquement insoutenables.

Le département s'engage néanmoins à prendre en compte les inquiétudes formulées par les riverains de la rue de la gare en veillant à une requalification de la rue de gare n'incitant pas à la pratique de vitesses excessives, assurant des cheminements à pieds et à vélos sécurisés, offrant des dégagements de visibilité suffisants pour assurer une insertion sur la voirie publique en toute sécurité, évitant l'introduction des eaux pluviales de la chaussée dans les propriétés privées. Les travaux de requalification seront réalisés sur le domaine public et sans prélèvement d'emprises sur les propriétés privées.

Au regard de l'ensemble des éléments précédents, il n'est pas envisagé d'apporter d'autres modifications au projet au vu de l'enquête publique.

.../....

Par ailleurs, l'étude d'impact figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique, ainsi que le mémoire en réponse à l'avis formulé par l'autorité environnementale sur celui-ci, présentent les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables, temporaires ou permanentes, directs ou indirects, tant en phase travaux, qu'en phase d'exploitation, du projet sur l'environnement. Elles sont détaillées dans le tableau ci-annexé.

Le département, maître d'ouvrage, s'engage donc à appliquer ces mesures dont le coût est estimé à 800 000 euros hors taxe aux conditions économiques du mois de février 2014.

Le coût total de l'opération (compris le coût des mesures précitées), tel qu'estimé dans le dossier d'enquête, s'élève à 6 338 000 euros hors taxe, aux conditions économiques de février 2014.

Au vu de ces motifs et considérations, l'utilité publique est justifiée.

Bourg-en-Bresse, le 19 novembre 2015

Le Préfet,

Signé : Laurent TOUVET