
maître d'ouvrage

Département de l'Ain



RD 1075 - PR 17+900

Aménagement du carrefour existant

RD1075 x Avenue Philibert le Beau x Route du Suran

Commune de Pont d'Ain

Avant-Projet

1. Notice explicative



maître d'œuvre

Département de l'Ain

DGATE - Direction des mobilités
Service aménagement et mobilités
45, avenue Alsace Lorraine
BP 10114
01 003 Bourg-en-Bresse cedex

Indice 1

Juillet 2026

RD 1075 - PR 17+900 – Aménagement du carrefour existant
RD1075 x Avenue Philibert le Beau x Route du Suran
Commune de Pont d'Ain
- Avant-Projet -

Sommaire

Article 1 -	Objet de l'opération.....	1
1.1 :	<i>Présentation de l'opération</i>	1
1.2 :	<i>Problématique</i>	4
1.3 :	<i>Modes actifs</i>	6
1.4 :	<i>Contraintes & Points durs</i>	6
1.5 :	<i>Rappel des études antérieures</i>	6
1.6 :	<i>Solution retenue</i>	7
Article 2 -	Données générales.....	8
2.1 :	<i>Entretien & Exploitation</i>	8
2.2 :	<i>Trafic routier</i>	8
2.3 :	<i>Accidents</i>	12
2.4 :	<i>Transports en commun</i>	12
2.5 :	<i>Environnement</i>	12
2.6 :	<i>Urbanisme</i>	14
2.7 :	<i>Cadastre</i>	14
2.8 :	<i>Patrimoine</i>	14
2.9 :	<i>Tourisme (Plan Départemental des Itinéraires et des promenades)</i>	14
2.10 :	<i>Risques</i>	15
2.11 :	<i>Carottages</i>	15
2.12 :	<i>Amiante et/ou HAP dans les enrobés</i>	16
2.13 :	<i>Réseaux de concessionnaires</i>	17
2.14 :	<i>Topographie & Géo-détection</i>	18
Article 3 -	Etudes complémentaires	19
3.1 :	<i>Etudes géotechniques</i>	19
3.2 :	<i>Pré-diagnostic environnemental & Diagnostic et dimensionnement hydraulique</i>	22
Article 4 -	Projet.....	28
4.1 :	<i>Caractéristiques du projet</i>	28
4.2 :	<i>Remblais / Profils en long</i>	30
4.3 :	<i>Arase / PST / Couche de forme</i>	31
4.4 :	<i>Chaussées</i>	31
4.5 :	<i>Profils en travers</i>	32
4.6 :	<i>Assainissement routier</i>	34
4.7 :	<i>Equipements de sécurité</i>	34
4.8 :	<i>Signalisation</i>	35
4.9 :	<i>Réseaux</i>	36
4.10 :	<i>Aménagements paysagers - Compensation</i>	36
4.11 :	<i>Acquisitions foncières</i>	37
4.12 :	<i>Entretien ultérieur</i>	37
4.13 :	<i>Travaux hors opération</i>	37
4.14 :	<i>Allotissement des travaux</i>	38

4.15 :	Phasage des travaux	38
Article 5 -	Estimatif financier.....	39
5.1 :	Montant estimatif des travaux liés à l'opération	39
5.2 :	Montant prévisionnel des travaux hors opération	39
5.3 :	Financement de l'opération	39
Article 6 -	Planning prévisionnel	39
Annexes	40	

indice	date	Document	observations
0	07/2026	AVP_TAG_RD1075_VCLBeauSuran_1-Notice	
1	07/2026	AVP_TAG_RD1075_VCLBeauSuran_2-Notice	Compté suite présentation AVP en interne du 30/01/2026

Glossaire (non exhaustif)

ADIA : Agence Départementale d'ingénierie de l'Ain

AR : Arase

AVP : Avant-Projet

BBM : Béton bitumineux mince

BBSG : Béton bitumineux semi-grenu

CD 01 : Conseil Départemental de l'Ain

CRAIG : Centre régional Auvergne-Rhône-Alpes
de l'information géographique

DM : Direction des Mobilités

DT : Déclaration de travaux

GB : Grave bitume

GEEP : Groupe d'examen d'études préliminaires

GPR : Gestion du patrimoine routier (application métier)

GTR : Guide de terrassements routier

HAP : hydrocarbures aromatiques polycyclique

ISDD : Installation de Stockage de Déchets Dangereux

ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux

ISDI : Installation de Stockage de Déchets inertes

PC : Point de comptage

PDIPR : Plan départemental des itinéraires de promenade
et de randonnée

PL : Poids-lourd

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPRI : Plan de prévention des risques d'inondations

PR : Point repère

PST : Partie supérieures des terrassements

RD : Route départementale

RGC : Route à grande circulation

RSDP : Réflexion amont et sécurité routière et gestion du domaine public

SAM : Service Aménagement et mobilités

SPPR : Service Patrimoine Politiques Routières

TAG : Tourne-à-gauche

TMJA : Trafic moyen journalier annuel

TN : Terrain naturel

TV : Tous véhicules

VC : Voie communales

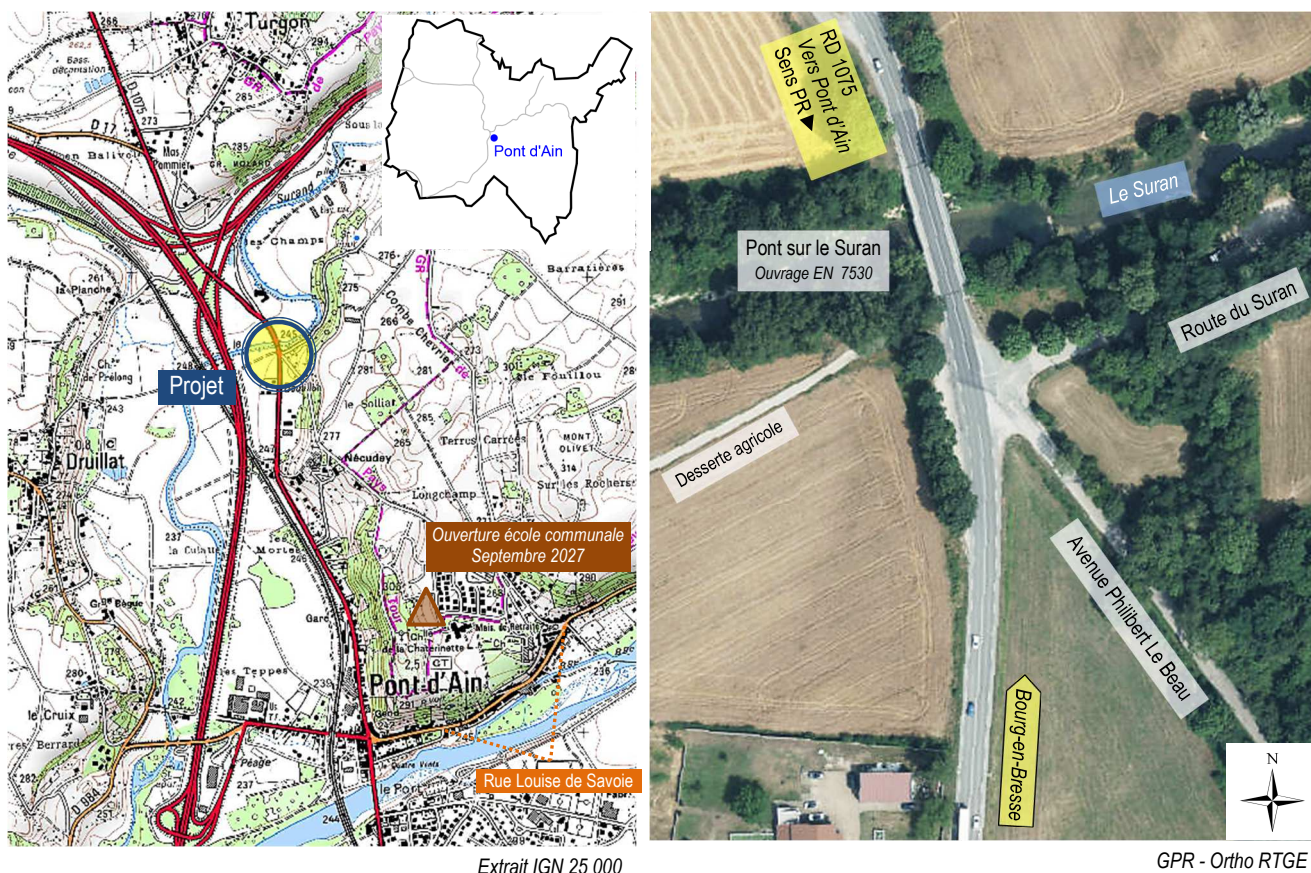
VL : Véhicule léger

ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Article 1 - OBJET DE L'OPERATION

1.1 : Présentation de l'opération

Le présent dossier concerne les études d'avant-projet relatives à l'aménagement du carrefour entre la RD 1075, l'"Avenue Philibert Le Beau" et la "Route du Suran" localisé sur la commune de Pont d'Ain (01160).



1.1.1 Etat des lieux

Le carrefour actuel est un carrefour à niveau de type Y reliant deux voies communales à une route principale structurante classée RGC (route à grande circulation).

L'"Avenue Philibert Le Beau" permet notamment depuis le carrefour :

- de desservir le nord de la commune,
- d'accéder à la gendarmerie et au cimetière,
- de rejoindre la RD 984 en direction du centre ou en direction d'Oussiat et Neuville-sur-Ain en évitant le carrefour à feux situé au centre de la commune et les aménagements de la "Rue Louise de Savoie" (écluses, plateaux).

La route du Suran dessert principalement le hameau de "Pampier".

L'intersection est située au PR 17+900 de la RD 1075 :

- en péri-urbain,
- hors agglomération,
- dans un secteur légère courbe, non éclairé et limité à 70 km/h.

Ce carrefour est hiérarchisé, l'axe principal bénéficiant du régime de priorité tandis que les 2 voies communales sont soumises à un STOP. La "Route du Suran" est prioritaire sur l'"Avenue Philibert Le Beau".

L'étude de ce carrefour fait suite à une demande de la commune de Pont d'Ain en juin 2024 pointant la dangerosité et le manque de lisibilité du carrefour qui sont principalement dus à :

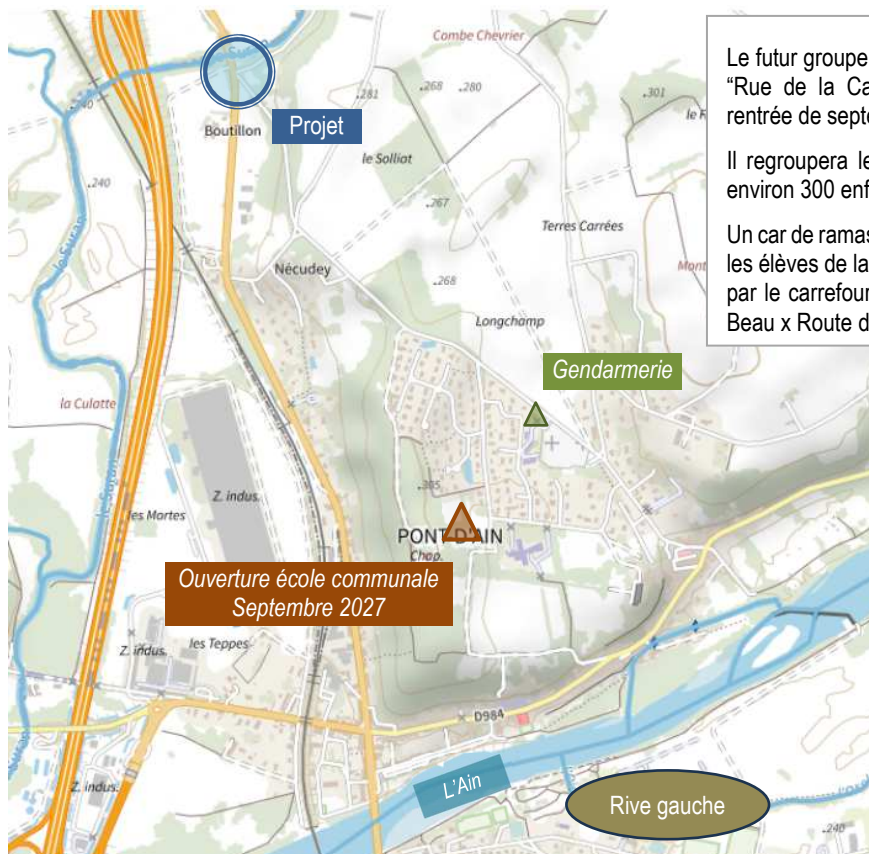
- l'absence de voie spécifique de tourne-à-gauche pour les véhicules arrivant de Bourg-en-Bresse en direction de l'"Avenue Philibert Le beau" ou de la "Route du Suran" => Utilisation de la surlargeur de droite comme zone d'évitement,
- la vitesse des véhicules circulant sur la RD 1075,
- la configuration du carrefour en Y avec l'arrivée en oblique des 2 voies communales à l'intersection avec la RD 1075 créant un point de conflit pour les usagers,

- l'augmentation possible du trafic sur l'«Avenue Philibert Le Beau» avec l'ouverture en septembre 2027 de l'école communale située «Rue de la Catherinette».



Les 2 voies communales sont limitées en tonnage à 3.5 t.

♦ Projet école communale de Pont d'Ain



Le futur groupe scolaire communal de Pont-d'Ain situé «Rue de la Catherinette» sera mis en service à la rentrée de septembre 2027.

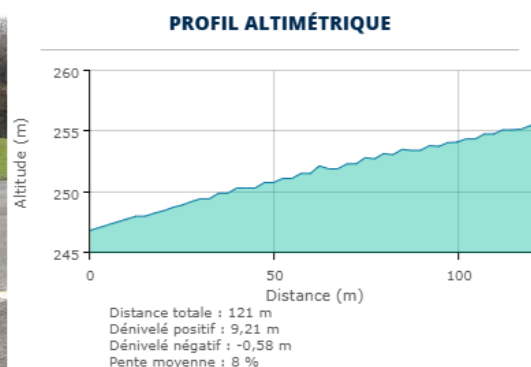
Il regroupera les élèves des 2 écoles actuelles, soit environ 300 enfants de la maternelle au CM2.

Un car de ramassage scolaire (aller-retour) acheminera les élèves de la rive gauche de la rivière d'Ain à l'école par le carrefour de la RD 1075 x Avenue Philibert Le Beau x Route du Suran.



1.1.2 Topographie

La voie communale "Avenue Philibert Le Beau" présente une déclivité importante de l'ordre de 8 % au droit du carrefour.



1.1.3 Pont sur le Suran

Le carrefour est situé au droit du pont sur le Suran (identifiant EN 7530), ouvrage hydraulique en maçonnerie de 37.00 m de longueur comprenant 3 travées voutées.

Les derniers travaux sur ce pont datent de 2008 : Dalle générale en BA, radier béton ...



Suite à la dernière inspection détaillée réalisée en 2020, l'ouvrage est dans un bon état général, aucune réparation n'est programmée à ce jour par SPPR.

1.1.4 Gestion des eaux pluviales

D'une manière générale, les eaux de ruissellement des chaussées sont évacuées de manière diffuse vers les terrains avoisinants, permettant une infiltration naturelle dans le sol et évitant une concentration des débits.

Une cunette béton a été aménagée au point bas de la "Route du Suran" à proximité de l'ouvrage au droit de la RD 1075 afin d'éviter toute stagnation ou accumulation d'eau en surface, les eaux de chaussée étant dirigées vers le Suran.



Au niveau de l'ouvrage, les eaux sont récupérées côté aval et évacuées dans le Suran par l'intermédiaire de grilles situées aux extrémités et de goudilles.

1.2 : Problématique

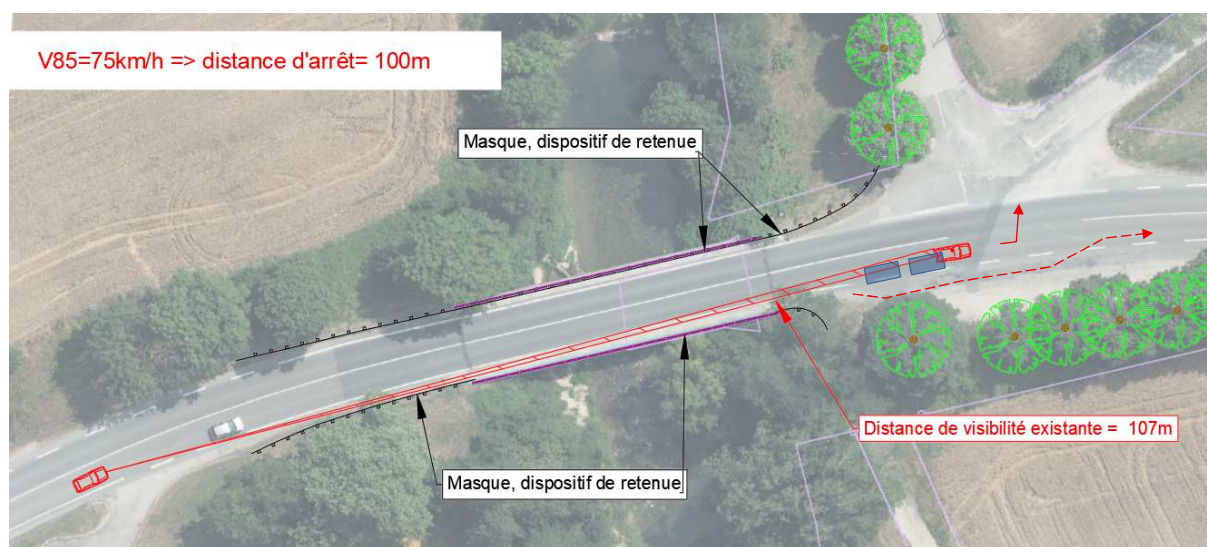
La problématique du carrefour repose en partie sur 2 points :

1. La position du carrefour dans une légère courbe et la présence du pont sur le Suran (dispositif de retenue GC + glissière) qui entraîne un problème de visibilité pour les véhicules arrivant de Bourg-en-Bresse par rapport :

- aux véhicules en attente de tourner à gauche sur les voies communales :

Par rapport à la V85 qui est de 75 km/h (cf. article 2.2.2.e), la distance d'arrêt théorique (distance parcourue pendant le temps de perception-réaction augmentée de celle parcourue durant l'action de freinage) pour un véhicule léger est de 100 m, ce qui correspond à la distance de visibilité d'approche existante.

Cette distance peut être réduite en fonction du nombre de véhicules en attente de tourner à gauche.



V ₈₅ = ?	75 km/h	Courbe R < 5V85
soit: 20,83 m/s		
p= ?	0 m/m	(positif si rampe / négatif si descente)

Vitesse normalisée			F (CFL)
30	km/h	8,33 m/s	0,46
50	km/h	13,89 m/s	0,46
70	km/h	19,44 m/s	0,44
90	km/h	25,00 m/s	0,4
110	km/h	30,56 m/s	0,36
130	km/h	36,11 m/s	0,32

Distance d'arrêt =

100 mètres

Temps de perception-réaction pris égal à 1.8 secondes

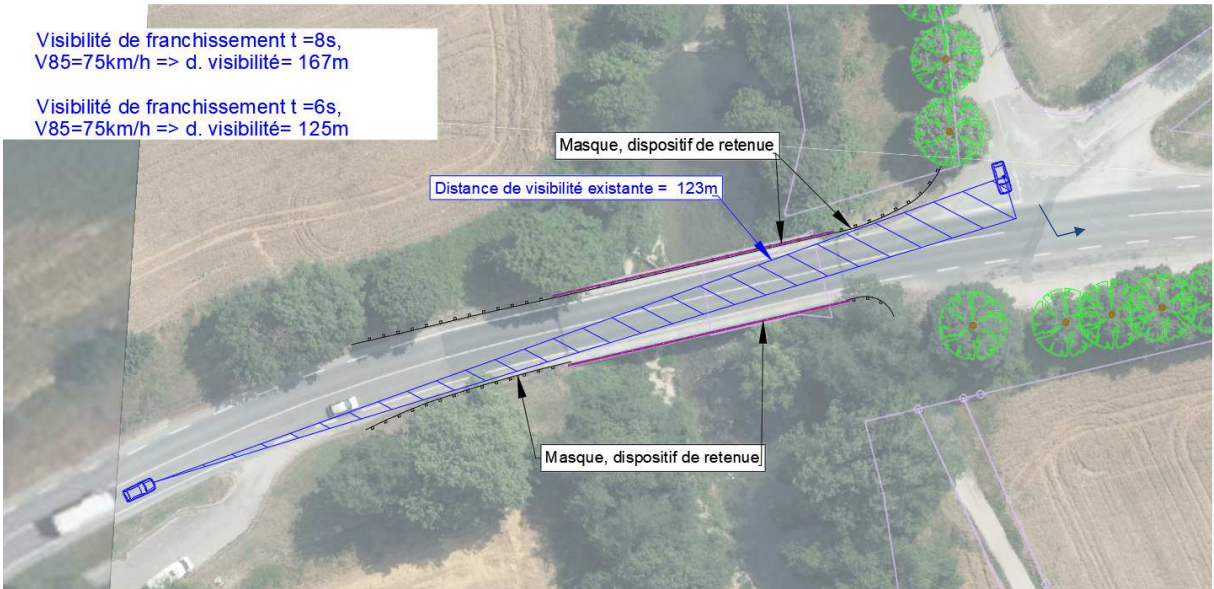
Pour information une V85 à 85 km/h, la distance d'arrêt théorique est portée à 123 m.

- aux véhicules désirant s'insérer depuis les VC sur la RD 1075 en direction de Pont-d'Ain :

Par rapport à la V85 qui est de 75 km/h (cf. article 2.2.2.e), la distance de visibilité de franchissement théorique d'un véhicule léger à 8 s (temps conseillé) pour un Stop est de 167 m, alors que la distance de visibilité existante n'est que de 123 m.

La distance de visibilité de franchissement théorique à 6 s (minimum absolu) est de 125 m, ce qui correspond à la distance de visibilité existante.

La distance de visibilité de franchissement correspond au trajet effectué par les véhicules prioritaires pendant le temps nécessaire aux véhicules non prioritaire pour réaliser le franchissement du carrefour.



$V_{85}= ?$	75	km/h	Route 2 voies
soit:	20,83	m/s	STOP Temps conseillé

distance de visibilité nécessaire à 8 s : 167 mètres

$V_{85}= ?$	75	km/h	Route 2 voies
soit:	20,83	m/s	STOP minimum absolu

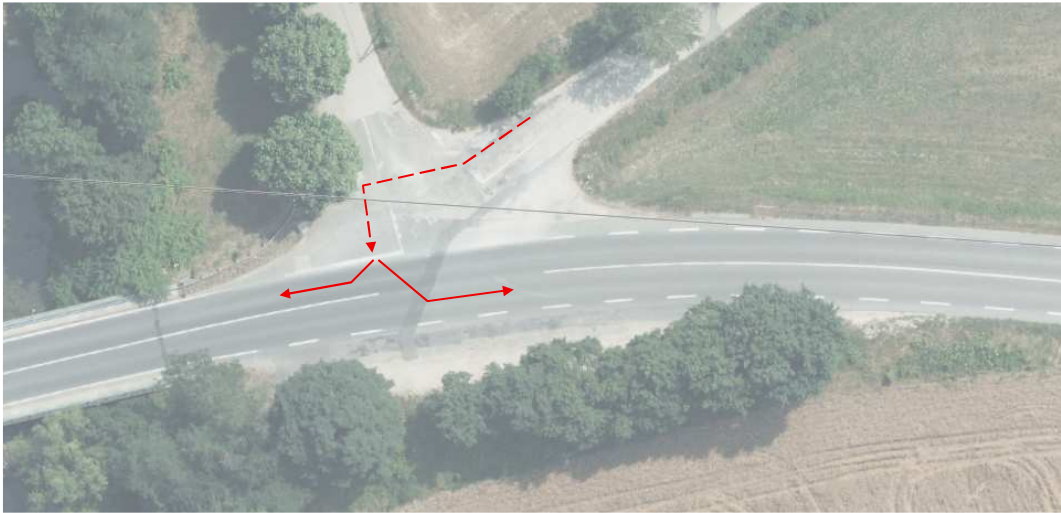
distance de visibilité nécessaire à 6 s : 125 mètres

	route 2 voies	route 2 voies + voie TAG
STOP Temps conseillé	8 s	9 s
STOP minimum absolu	6 s	7 s
CDLP Temps conseillé	10 s	11 s
CDLP minimum absolu	8 s	9 s
TAG vers secondaire temps conseillé	8 s	8 s
TAG vers secondaire minimum absolu	6 s	6 s

La distance de visibilité de franchissement de 167 m est vérifiée pour les véhicules arrivant de Pont-d'Ain par rapport :

- aux véhicules tournant sur les VC depuis Bourg-en-Bresse,
- aux véhicules sortant des VC en direction de Pont-d'Ain.

2. la jonction des 2 voies communales au niveau de la RD 1075 qui entraine un problème de lisibilité du carrefour pour les usagers arrivant en particulier de l'“Avenue Philibert Le Beau”.



1.3 : Modes actifs

❑ Schéma des mobilités

Le carrefour n'est pas situé sur un itinéraire de développement des cheminements des modes actifs.

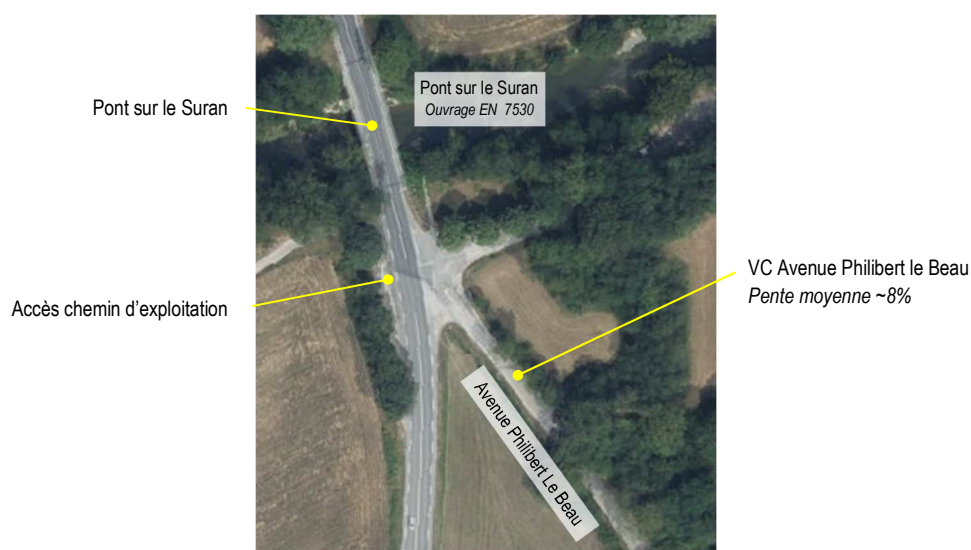
❑ Rencontre CD 01 – Commune de Pont d'Ain le 19/01/2026

Le besoin d'inclusion de modes actifs au niveau du carrefour RD1075 x VC "Route du Suran" x VC "Avenue Philibert Le Beau" n'est pas avéré.

Le carrefour sera étudié sans aménagement dédié aux modes actifs.

1.4 : Contraintes & Points durs

- présence du pont sur le Suran à proximité immédiate de l'intersection,
- déclivité importante de l'"Avenue Philibert le Beau" ~8%,
- accès chemin d'exploitation en sortie d'ouvrage,
- présence de réseaux.



1.5 : Rappel des études antérieures

- ❑ Janvier 2025 : **Examen d'opportunité** - Pôle RSDP de l'agence Dombes-Plaine de l'Ain,
- ❑ Mars 2025 : **Etude de faisabilité** - Agence Départementale d'ingénierie de l'Ain (ADIA),
- ❑ Janvier 2026 : **Etude préliminaire** (annexe 1) – CD 01 (DM/SAM) :

Document reprenant et complétant les deux études précédentes avec la mise à jour des données trafic et l'étude des solutions carrefour à feux et carrefour giratoire :

- **Solution 1** : Réorganisation des VC avec voie d'évitement sur la RD 1075,
- **Solution 2** : Aménagement d'un tourne-à-gauche peint et réorganisation des VC,
- **Solution 3** : Aménagement d'un tourne-à-gauche borduré et réorganisation des VC,
- **Solution 4** : Aménagement d'un tourne-à-gauche borduré avec feux et réorganisation des VC,
- **Solution 5** : Aménagement d'un carrefour giratoire.

Tableau comparatif :

		Echelle des couleurs +     -				
Scénario		Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4	Solution 5
Critères		- Réorganisation VC - Voie d'évitement RD 1075	- Réorganisation VC - TAG peint RD 1075	- Réorganisation VC - TAG borduré RD 1075	- Réorganisation VC - TAG borduré + feux	- Giratoire
Hiérarchisation des critères + ↓ -	Fonctionnalité Objectif : Sécurisation du carrefour	 Pas recommandé par rapport aux trafics	 Pas recommandé par rapport au réseau structurant			
	Coût <i>Investissement</i> Coût estimé travaux € TTC	 200 000	 420 000	 770 000	 870 000	 1 000 000
	<i>Fonctionnement / Exploitation</i> Entretien dépendances					
	Impact sur l'environnement					
	Complexité technique <i>Rétablissement des VC</i> Déclivité raccordement Av. Ph. Le Beau	 80 m 7 à 8 %	 80 m ± 15 %	 120 m 3 à 7 %	 130 m 3 à 7 %	 70 m + 500 m² anneau ± 15 %
	Complexité des procédures (compris foncier) <i>Acquisitions</i>	 Acquisitions : 1 000 m²	 Acquisitions : 1 000 m²	 Acquisitions : 2 000 m²	 Acquisitions : 2 000 m²	 Acquisitions : 1 700 m²
Synthèse						

Les solutions privilégiées par la DM à l'issue du GEEP du 4 février 2026 sont les solutions 1 et 3.

1.6 : Solution retenue

A la suite de la présentation de l'étude préliminaire aux élus de la commune de Pont d'Ain le 25 février 2026, la solution retenue par la municipalité est la **solution n°3**, solution étudiée dans le cadre du présent dossier.

Ce choix a été confirmé par l'exécutif départemental le 3 avril 2026.



Article 2 - DONNEES GENERALES

2.1 : Entretien & Exploitation

	RD 1075- PR 17+900
Pôle territorial gestionnaire	Bresse-Revermont
RGC / Classement	Oui / Structurant
Agglomération / Vitesse	Non / 70 km/h
Transports exceptionnels / Bois ronds	Oui (120 t) / Oui (57 t)
Chaussée (GPR)	BBSG (2008) - PR 17+910 - BBMb (2012)

2.2 : Trafic routier

2.2.1 Bilan départemental annuel 2024

La RD n°1075 supporte en 2024 un trafic routier de 9 647 véhicules/jours dont 949 poids-lourds sur la section entre les PR 8+252 à 20+672.

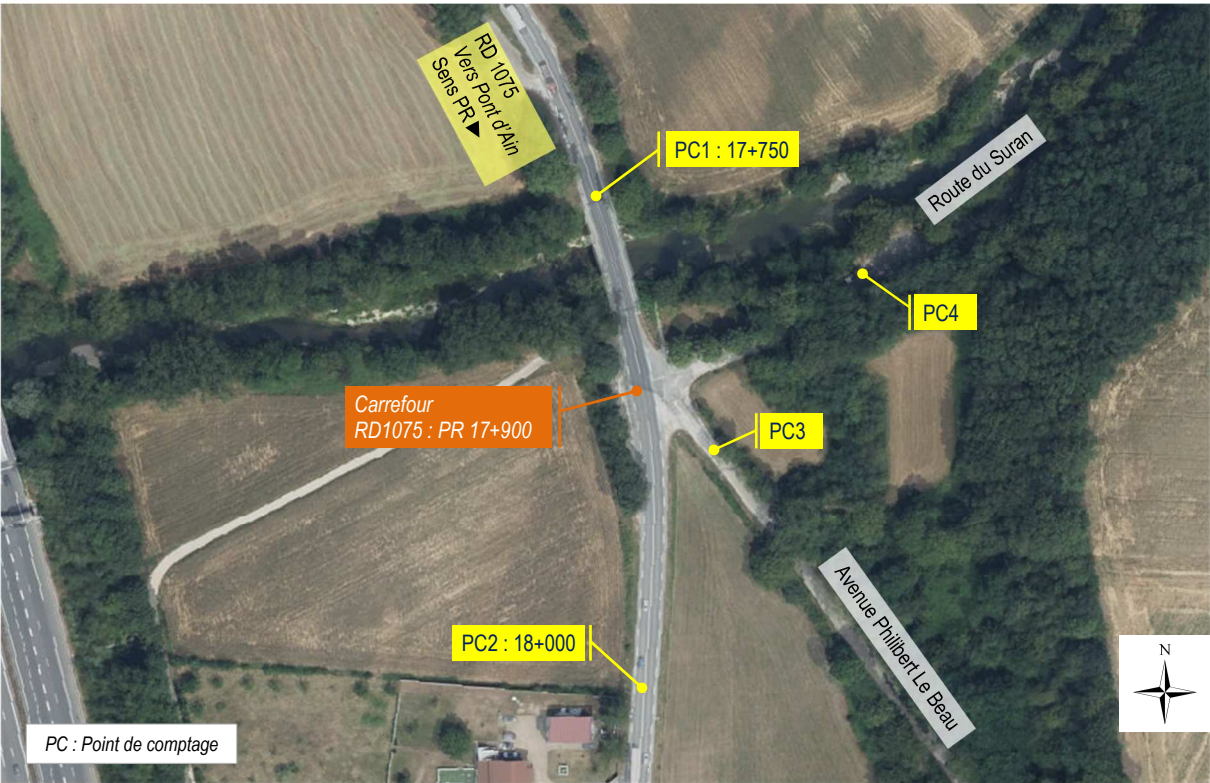
Trafic journalier	RD 1075 - PR 17+900	Données CD 01	Evolution trafic 2020 – 2023
Tous véhicules	9 647 (2024)	Point de comptage permanent (sur 3 semaines) PR 12+370	en 2020 : 8 138 TV - 928 PL
Poids-lourds	949 (2024)		en 2021 : 9 112 TV - 1 001 PL en 2022 : 9 465 TV - 955 PL en 2023 : 9 607 TV - 958 PL

2.2.2 Comptage 11/2025

Des comptages complémentaires (*annexe 2*) ont été réalisés par le Département au niveau du carrefour sur une période de 15 jours, du 19/11/2025 au 03/12/2025.

Pour information, les travaux de l'école communale ont débuté à l'automne et l'accès au chantier se fait depuis le carrefour via l'"Avenue Philibert le Beau".

Quatre points de comptage ont été installés sur la RD 1075 (PC1 et PC2) et sur les 2 voies communales (PC3 et PC4).



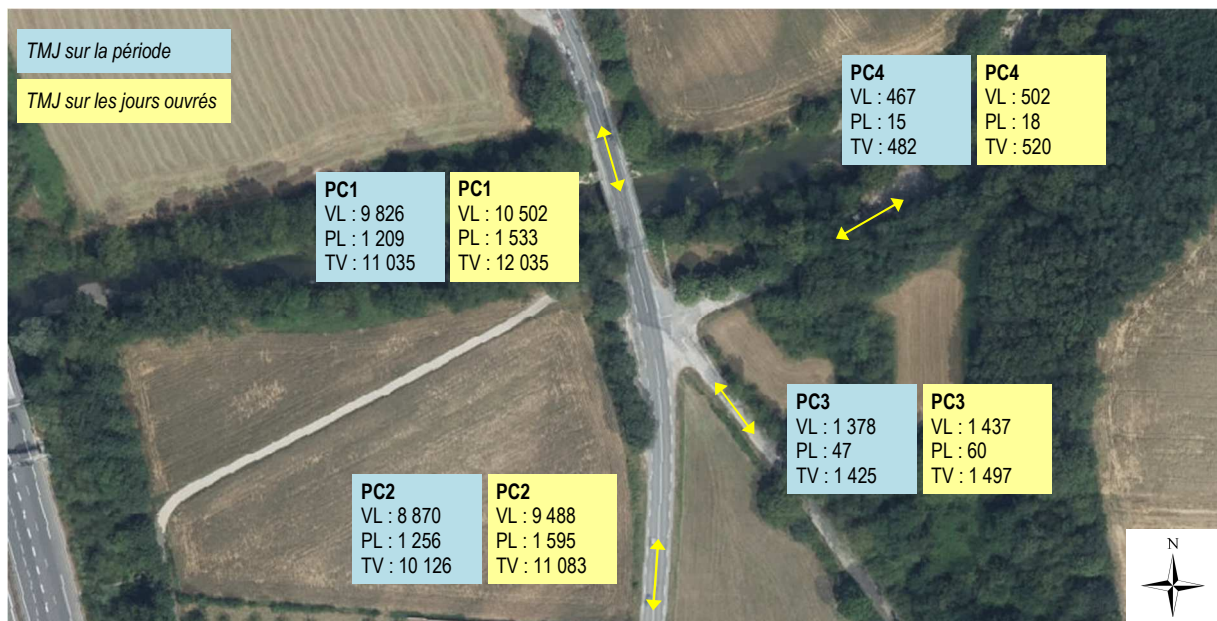
Ces comptages fournissent le volume de trafic ayant circulé à hauteur du poste, en distinguant le sens de circulation, la catégorie du véhicule (tous véhicules ou poids-lourds) et la vitesse de circulation.

Les trafics ci-dessous sont issus des données brutes des comptages.

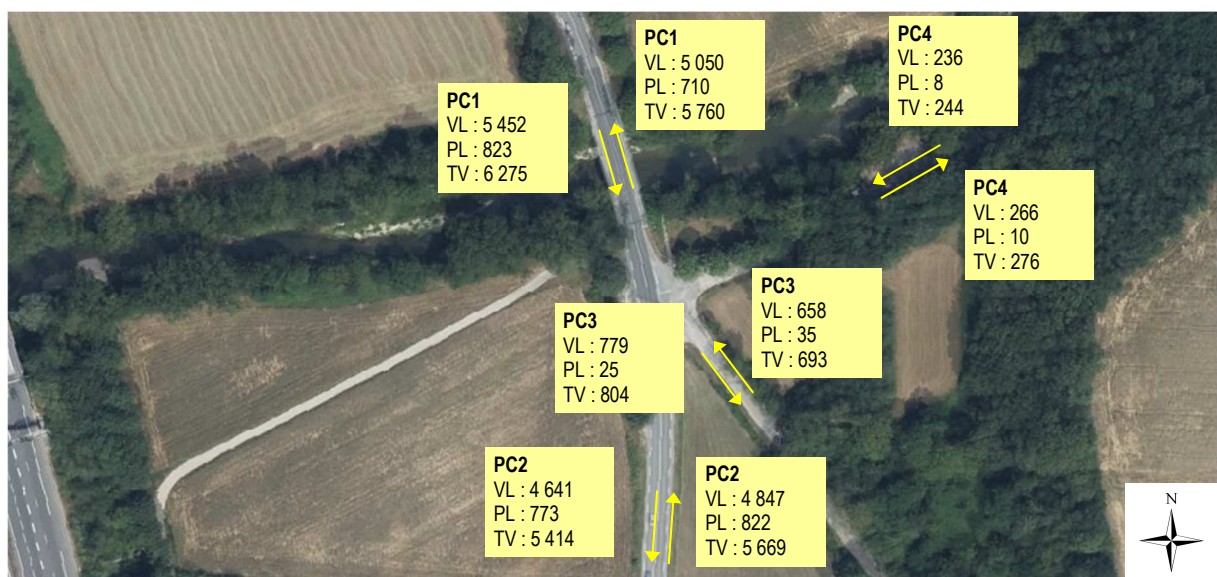
Des anomalies ont été relevées notamment sur le comptage des PL sur la RD 1075. Ces écarts peuvent s'expliquer par l'importance du trafic PL, des rebonds de tubes peuvent intervenir lors de passages successifs de plusieurs camions ce qui va générer un ou des véhicules supplémentaires, ou des erreurs lors des croisements de véhicules.

Le passage d'engins agricoles (tracteur + benne) à vide ou à plein utilisés pour les travaux de terrassements de l'école primaire peut également générer des erreurs d'enregistrement.

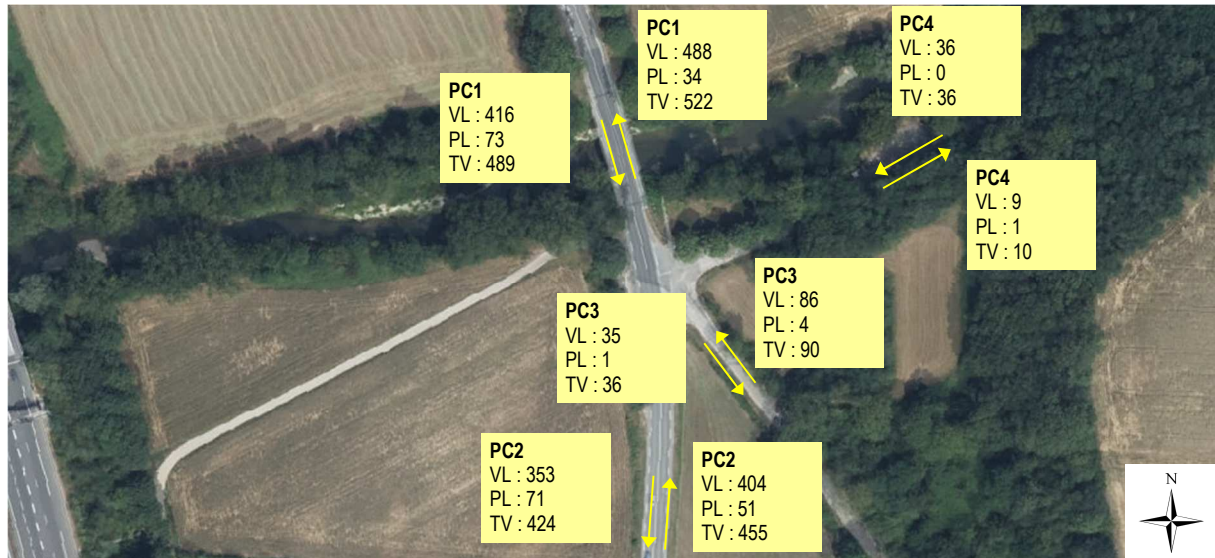
a. Trafics moyens journaliers tous sens confondus sur la période et sur les jours ouvrés



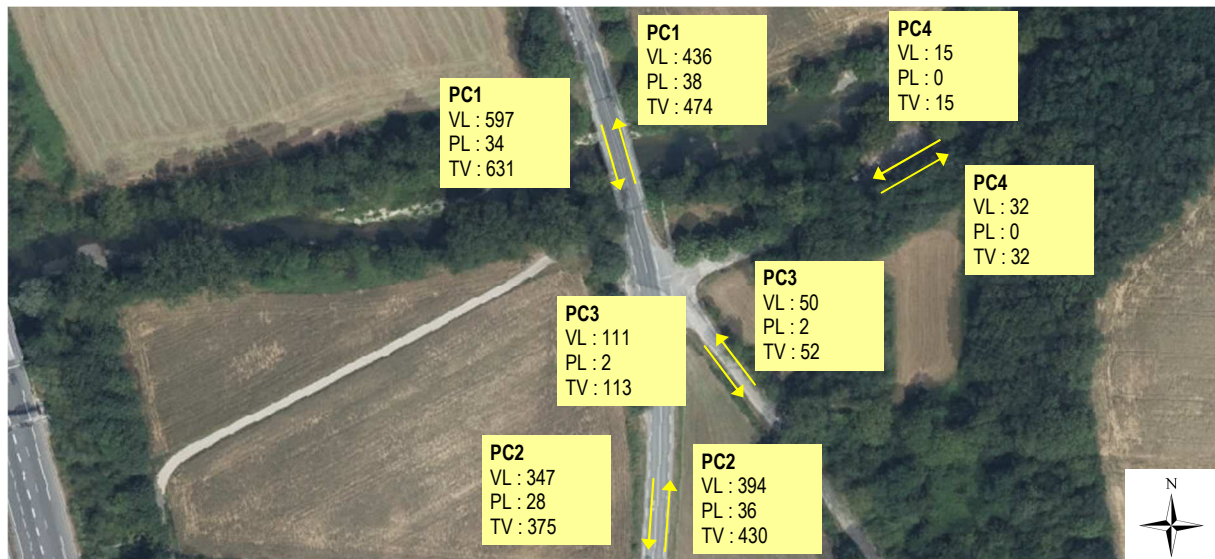
b. Trafics moyens journaliers par sens sur les jours ouvrés



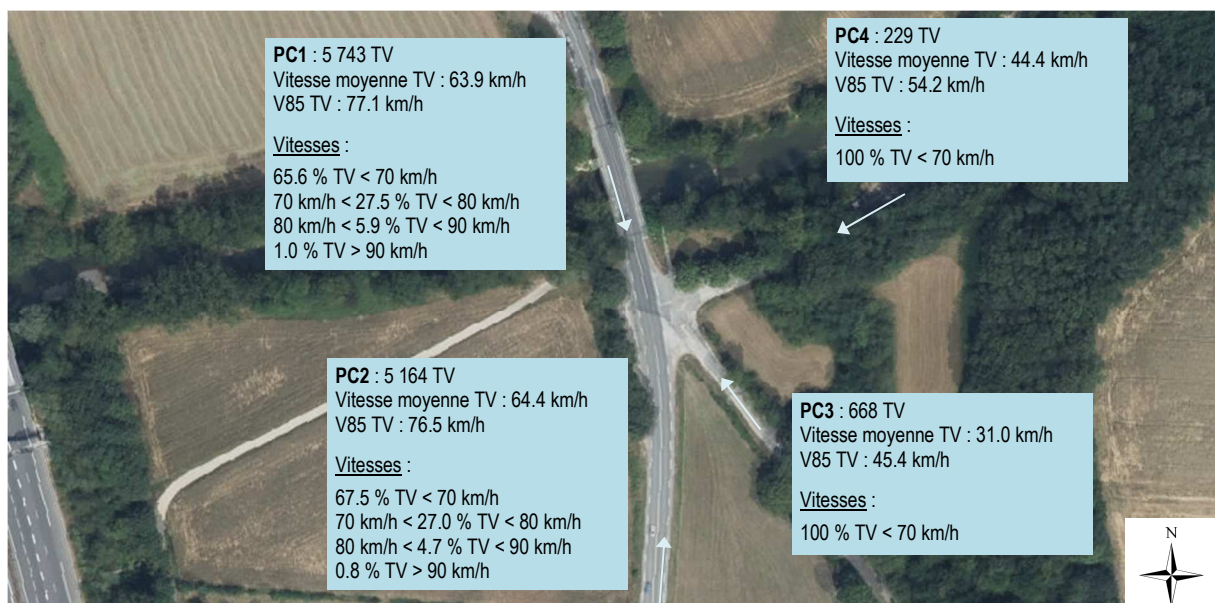
c. Trafics moyens journaliers par sens heure de pointe du matin sur les jours ouvrés (7h00 – 8h00)



d. Trafics moyens journaliers par sens heure de pointe du soir sur les jours ouvrés (17h00 – 18h00)



e. Vitesses moyennes journalières TV à l'approche du carrefour sur la période



TV : Tous véhicules – V85 : Vitesse sous laquelle roule 85% du trafic

☒ **PC1** : Sens Bourg-en-Bresse → Pont d'Ain

La vitesse moyenne de référence V85 tous véhicules à l'approche du carrefour est de 77.1 km/h :

- 65.6 % des véhicules (3 769 dont 380 PL) respectent scrupuleusement la vitesse autorisée de 70 km/h,
- 27.5 % des véhicules (1 578 dont 228 PL) roulent entre 70 et 80 km/h,
- 5.9 % des véhicules (339 dont 46 PL) roulent entre 80 et 90 km,
- 1.0 % des véhicules (uniquement VL) roulent au-dessus de 90 km/h : 51 entre 90 et 110, 4 entre 110 et 130 et 3 au-dessus de 130 km/h.

☒ **PC2** : Pont d'Ain → Sens Bourg-en-Bresse

La vitesse moyenne de référence V85 tous véhicules à l'approche du carrefour est de 76.6 km/h :

- 67.5 % des véhicules (3 483 dont 451 PL) respectent scrupuleusement la vitesse autorisée de 70 km/h,
- 27.0 % des véhicules (1 393 dont 168 PL) roulent entre 70 et 80 km/h,
- 4.7 % des véhicules (244 dont 27 PL) roulent entre 80 et 90 km,
- 0.8 % des véhicules (uniquement VL) roulent au-dessus de 90 km/h : 38 entre 90 et 110, 3 entre 110 et 130 et 2 au-dessus de 130 km/h.

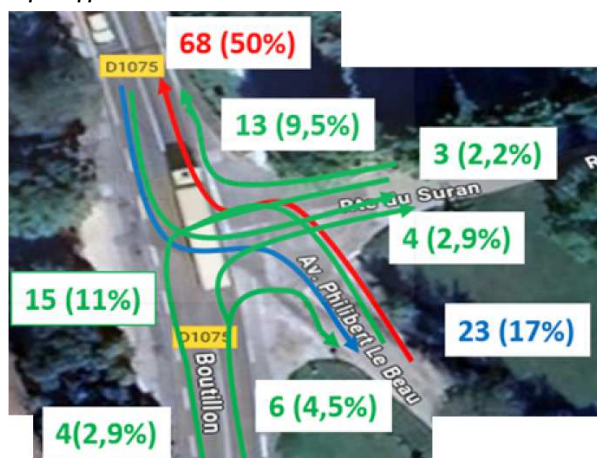
☒ **PC3 / PC4** :

Les points de comptage sur les voies communales étant implantés à proximité de l'intersection, toutes les vitesses enregistrées sont inférieures à la vitesse autorisée de 70 km/h.

2.2.3 Etude de circulation 10/2024

Une étude de circulation a été réalisée par l'agence Dombes-Plaine de l'Ain sur 2 créneaux horaires 7h30 - 8h30 et 16h30 - 17h30 le 22 octobre 2024 afin de quantifier les mouvements tournants aux heures supposées les plus chargées (=> étude réalisée pendant les vacances scolaires).

% par rapport aux mouvements tournants : 7h30 – 8h30



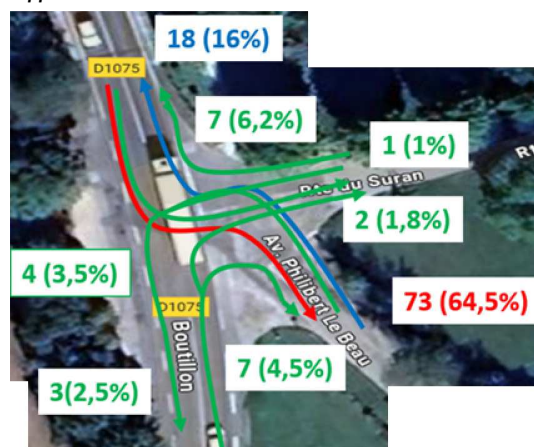
136 véhicules ont effectué des mouvements tournants de 7h30 à 8h30.

50% des mouvements tournants vont de l'Avenue Philibert Le Beau à la RD 1075 en direction de Bourg-en-Bresse.

17% des mouvements tournants vont de la RD 1075 depuis Bourg-en-Bresse en direction l'Avenue Philibert Le Beau.

95% des véhicules sortant de l'Avenue Philibert Le Beau vont en direction de Bourg-en-Bresse.

% par rapport aux mouvements tournants : 16h30 – 17h30



115 véhicules ont effectué des mouvements tournants de 16h30 à 17h30.

64% des mouvements tournants vont de la RD 1075 depuis Bourg-en-Bresse en direction l'Avenue Philibert Le Beau.

16% des mouvements tournants vont de l'Avenue Philibert Le Beau à la RD 1075 en direction de Bourg-en-Bresse.

90% des véhicules entrant sur l'Avenue Philibert Le Beau arrivent de la RD 1075 depuis direction de Bourg-en-Bresse.

2.3 : Accidents

Pas d'accident recensé dans le progiciel TRAXY sur les 10 dernières années.

2.4 : Transports en commun

☒ RD 1075 :

- ⇒ ligne régulière A27 (1 ou 2 passages par jour et par sens),
- ⇒ lignes scolaires :
 - de Saint-Martin-du-Mont pour les établissements d'Ambérieu-en-Bugey,
 - d'Ambronay et Pont-d'Ain pour les établissements de Bourg-en-Bresse,
 - de Saint-Martin-du-Mont pour le collège de Pont-d'Ain.
 - passages de cars à vide pour relier les dépôts et les circuits entre Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey.

☒ Voies communales :

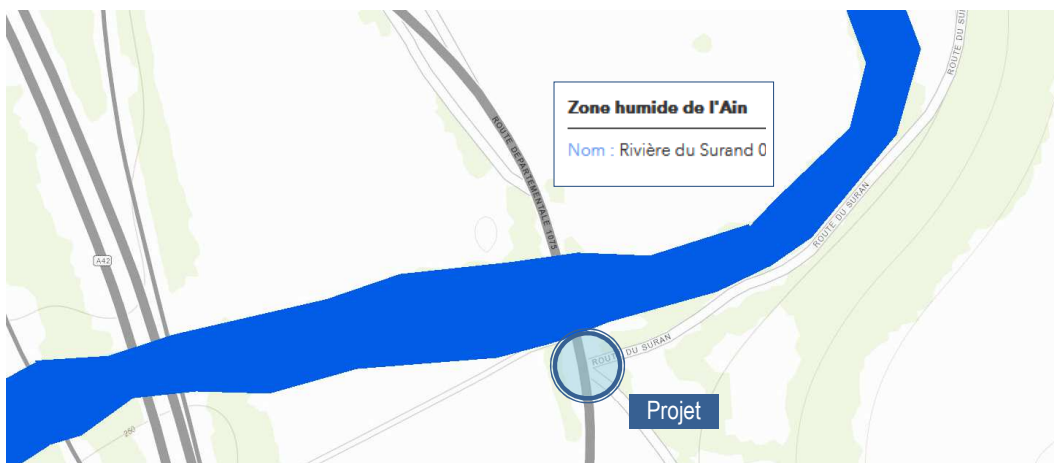
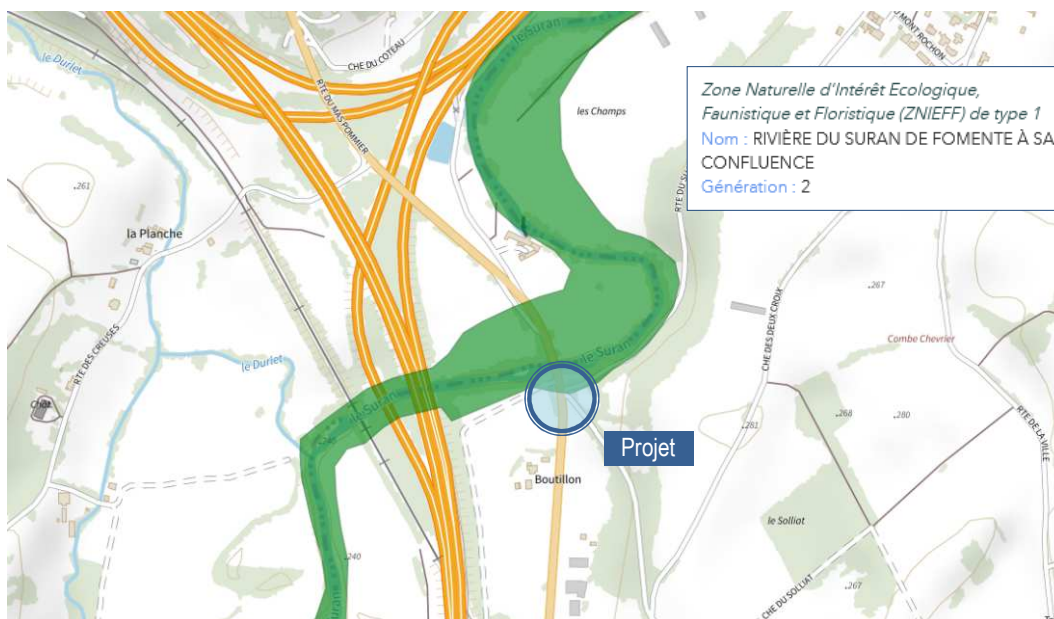
Pas de passage de car en charge actuellement sur les 2 voies communales.

2.5 : Environnement

(Source Aintragéo / Géoportail)

☐ ZNIEFF, NATURA 2000...

Le carrefour est situé en limite de ZNIEFF de type 1 (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, caractérisées par la présence d'espèces ou d'habitats rares et remarquables, jouant un rôle crucial dans la conservation de la biodiversité) et à proximité de la zone humide de la rivière du Suran :



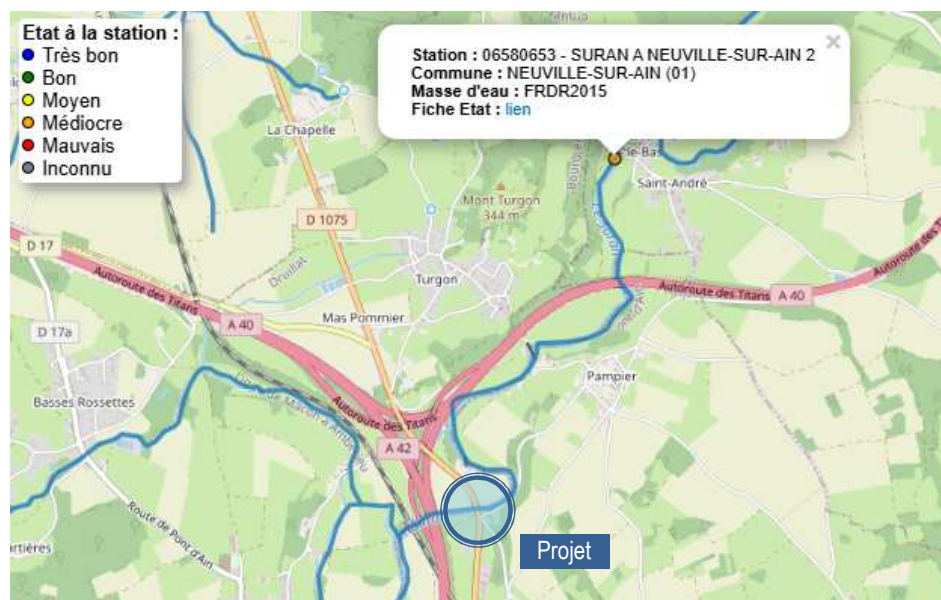
□ Le Suran

• Classement piscicole

Le Suran est classé en 1^{ère} catégorie piscicole entre le pont de Fromente (Neuville-sur-Ain) et sa confluence avec la rivière d'Ain.

• Etat écologique

Les données enregistrées en 2025 à la station située sur le Suran à Neuville-sur-Ain à ~3 kms à l'amont de la zone d'étude montre un état écologique médiocre.



Physico-chimie 2025

Bilan de l'oxygène	Très bon état
Température	Moyen
Nutriments azotés	Bon état
Nutriments phosphorés	Bon état
Acidification	Très bon état
Polluants spécifiques	Bon état

Biologie 2025

Invertébrés benthiques	Bon état
Diatomées	Bon état
Macrophytes	Bon état
Poissons	Médiocre
Hydromorphologie	Non concerné
Pressions Hydromorphologiques	Non concerné

Etat écologique 2025

Etat écologique	Médiocre
-----------------	----------

Potentiel écologique 2025

Potentiel écologique	Non concerné
----------------------	--------------

Etat chimique 2025

Etat chimique	Non atteinte du bon état
---------------	--------------------------

Légendes

Etat écologique

Très bon état	Bon état
Etat mauvais	Etat indéterminé *
Etat moyen	Etat médiocre
Non concerné	

Etat chimique

Bon état	Non atteinte du bon état
----------	--------------------------

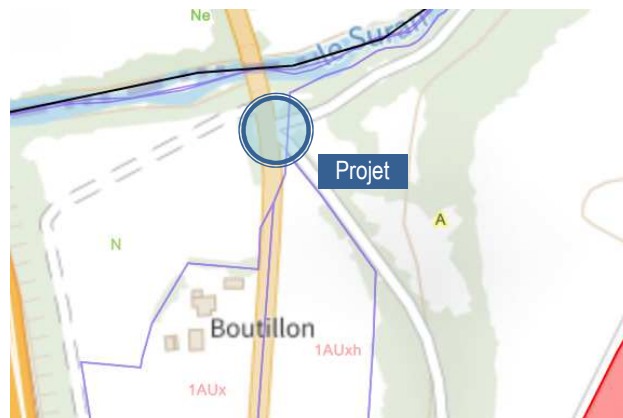
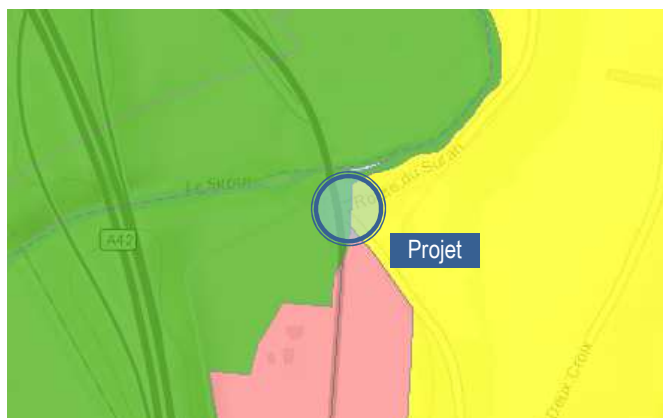
Substance de type "Diphényléthers bromés :

Les diphényléthers bromés (PBDE), classés comme Polluants Organiques Persistants (POP), sont des composés chimique utilisés principalement comme retardateurs de flamme dans les plastiques.

2.6 : Urbanisme

(Source Aintragéo / Géoportail de l'urbanisme)

Le PLU de la commune, révisé en juillet 2017, a été mis en compatibilité en avril 2024.



- U - Zone urbaine
- AUc - Zone à urbaniser, ouverte
- AUs - Zone à urbaniser, bloquée
- A - Zone agricole
- Ah - Secteur de taille et de capacité d'accueil limitée
- N - Zone naturelle
- Nh - Secteur de taille et de capacité d'accueil limitée

1AUx : Zone à urbaniser destinée aux activités artisanales ou industrielles

1AUxh : Zone à urbaniser destinée aux activités artisanales ou industrielles avec des spécificités

A : Zone agricole

N : Zone naturelle et forestière

2.7 : Cadastre

(Source CRAIG)

Les parcelles n°3, 211 et 212 sont propriétés de la commune de Pont-d'Ain.



2.8 : Patrimoine

(Source Atlas des patrimoines)

Le carrefour n'est pas situé dans un périmètre de protection de monument historique.

2.9 : Tourisme (Plan Départemental des Itinéraires et des promenades)

⇒ PDIPR : Non concerné.

2.10 : Risques

(Source Géorisques)

■ Séismes

La commune de Pont-d'Ain est située en zone 3 dite de sismicité modérée.

■ Inondations

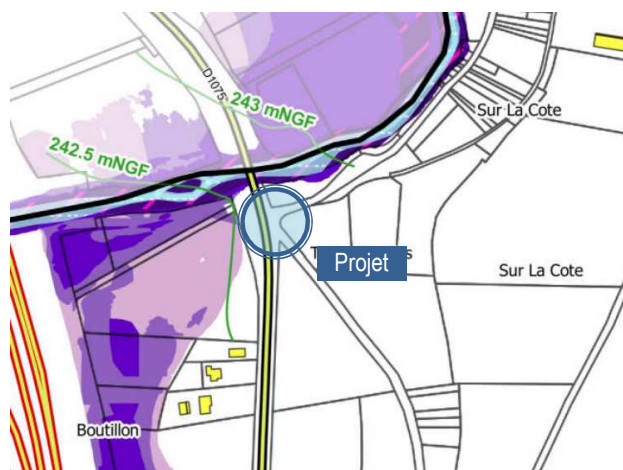
La commune de Pont d'Ain est soumise à un plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) révisé en juin 2023 et liées notamment aux crues de l'Ain et du Suran.



La ZONE ROUGE Ri correspond :

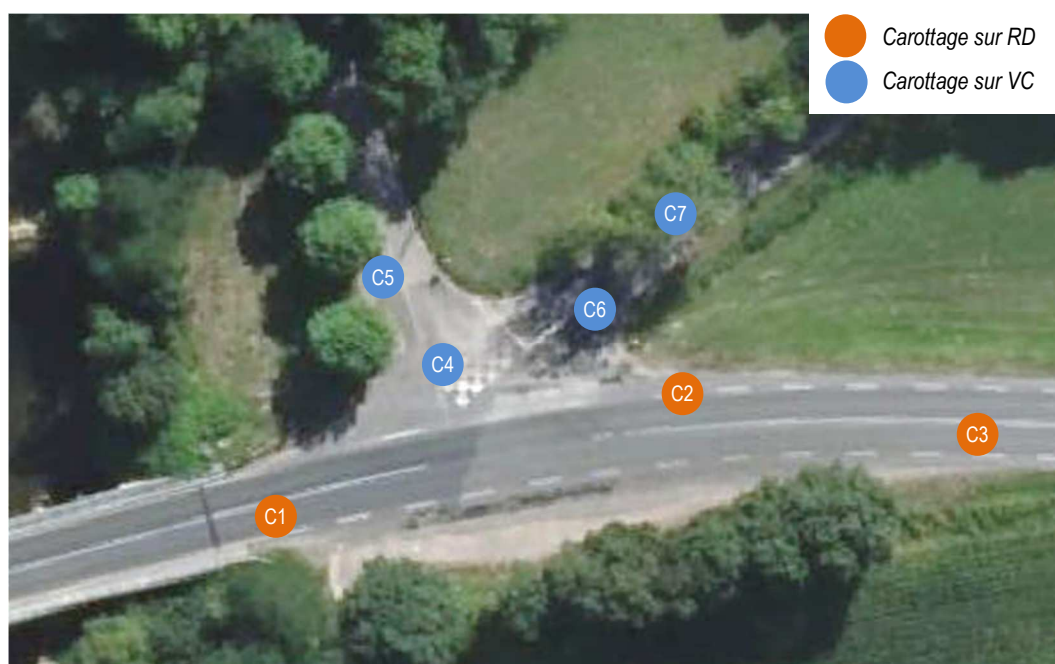
- aux zones d'aléa fort des espaces urbanisés
- aux espaces peu ou pas urbanisés quel que soit leur niveau d'aléa

La ZONE BLEUE Bi correspond aux zones d'aléa modéré et faible situées dans les zones urbanisées.



2.11 : Carottages

Trois carottages ont été réalisés en octobre 2025 sur la RD 1075 par le laboratoire routier départemental et quatre sur les voies communales afin de vérifier les épaisseurs de chaussée (annexe 3).





(*) Les carottes C2 et C3 n'ont pas été extraites entièrement.

	Carottages						
N°	C1	C2 (*)	C3 (*)	C4	C5	C6	C7
Epaisseur enrobé BB / GB (cm)	20.0	20.0	18.5	3.5	5.0	7.0	9.0
Epaisseur grave ciment (cm)	24.0	7.0	19.0	-	-	-	
Epaisseur totale (cm)	44.0	27.0	37.5	3.5	5.0	7.0	9.0
Couches collées	Oui	Oui	Oui	-	-	Oui	Oui

2.12 : Amiante et/ou HAP dans les enrobés

Les investigations amiante / HAP (Hydrocarbures Aromatiques. Polycycliques) ont été réalisées en novembre 2025 par le cabinet DTE (Direction Technique et Expertise – 69390 Vernaison) à partir des carottes réalisées par le laboratoire routier départemental (annexe 4).

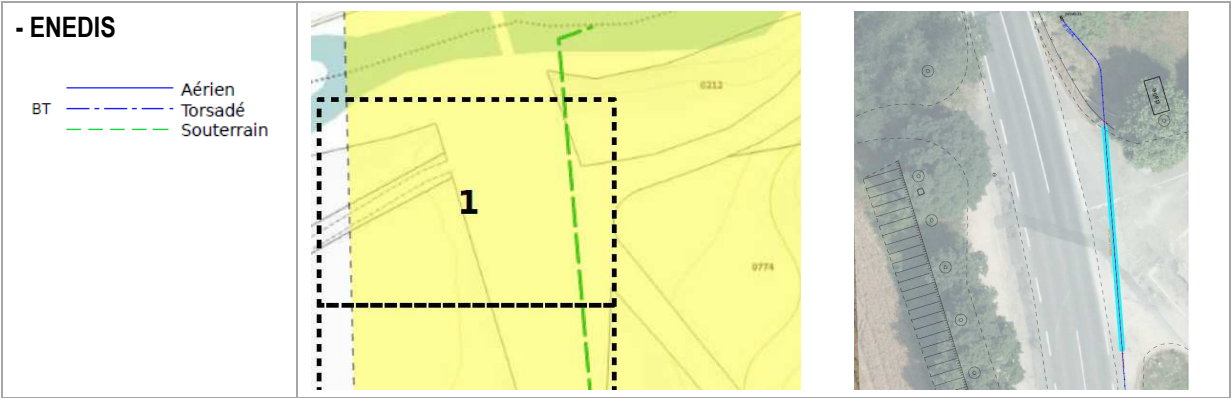
Les analyses révèlent la présence d'HAP dans les couches d'enrobés des carottes C5, C6 et C7 avec des valeurs qui ne permettent pas une valorisation.

<u>Carotte 5</u>	Couche 1	25DTLECH03384-M	Amiante non-déecté	2090
<u>Carotte 6</u>	Couche 1	25DTLECH03384-N	Amiante non-déecté	2540
	Couche 2	25DTLECH03384-O	Amiante non-déecté	1460
<u>Carotte 7</u>	Couche 1	25DTLECH03384-P	Amiante non-déecté	0
	Couche 2	25DTLECH03384-Q	Amiante non-déecté	828.2
⇒ Rappel valeur réemploi HAP - Si HAP ≤ 50 mg/kg : - Valorisation : à chaud ou à froid - Elimination : Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) - Si 50 mg/Kg ≤ HAP ≤ 500 MG/Kg : - Valorisation : à froid uniquement - Elimination : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) - Si 500 mg/Kg ≤ HAP ≤ 1000 mg/Kg : - Valorisation : impossible - Elimination : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) - Si HAP ≥ 1000 mg/Kg : - Valorisation : impossible - Elimination : Installation de Stockage de Déchets Dangereux (ISDD)				

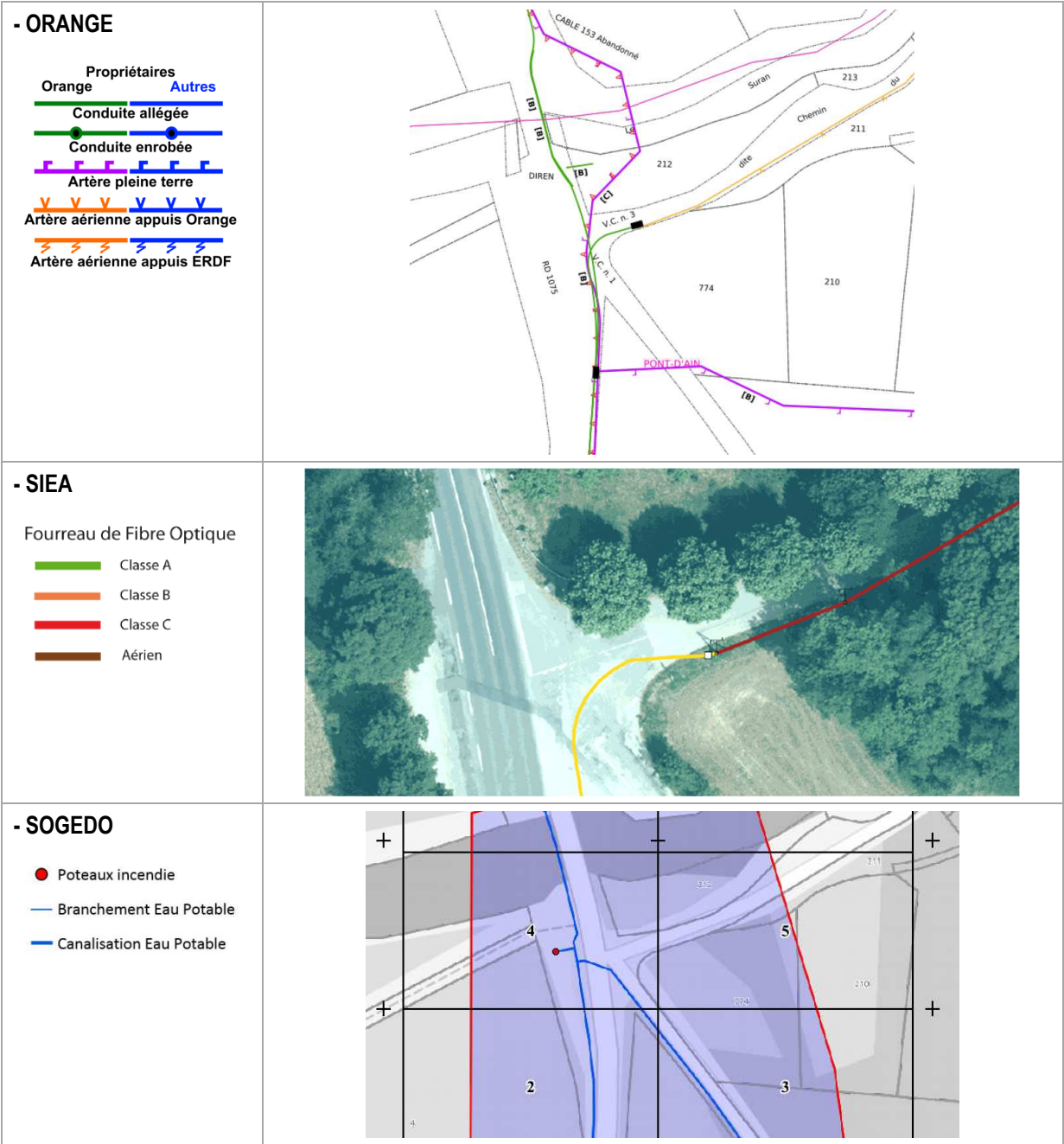
2.13 : Réseaux de concessionnaires

DT n°2025092602081D32 (annexe 5).

❑ Réseaux sensibles :



❑ Réseaux non sensibles :



2.14 : Topographie & Géo-détection

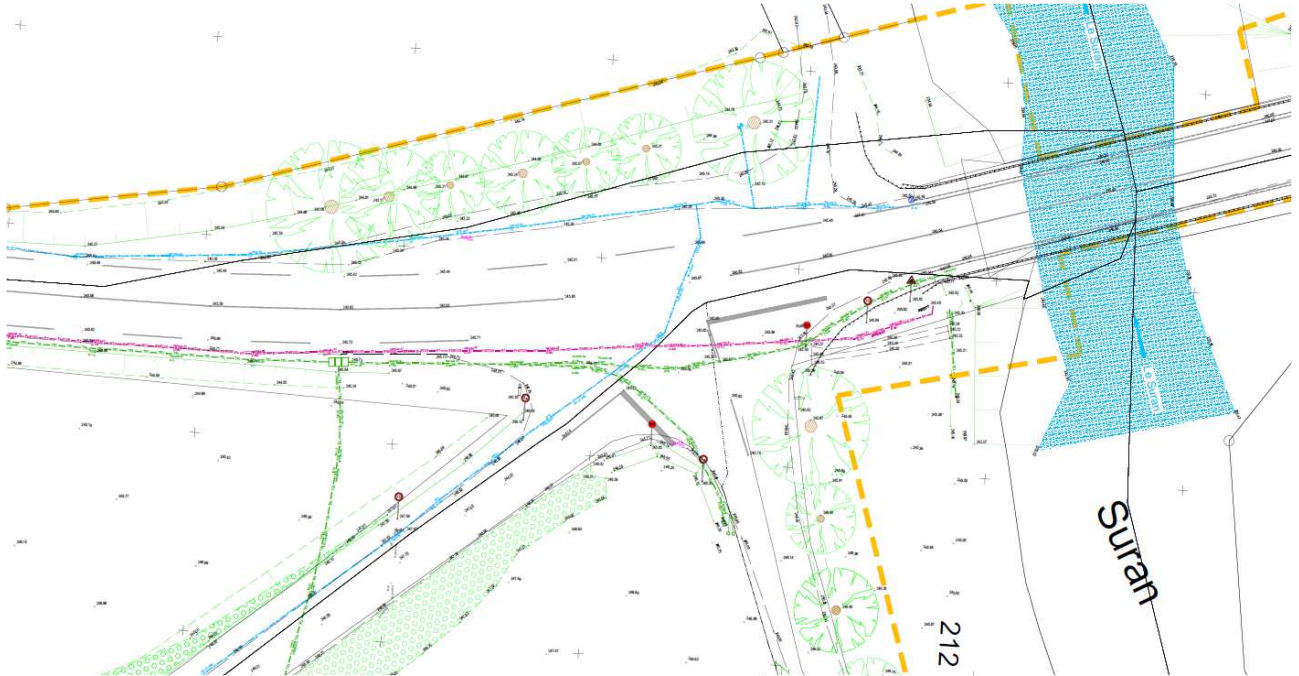
Marché n°2023085A2 - Accord-cadre de prestations intellectuelles

Lot n°2 : Prestations topographiques et de recherche de réseaux enterrés sur le secteur ouest du département de l'Ain.

⇒ Gmt **GEOFIT** (69140 Rillieux-la-Pape) + **SINTEGRA** (38241 Meylan).

- Levé et géo-détection réalisés en février 2026 (*annexe 6*).

□ Géo-détection



Article 3 - ETUDES COMPLEMENTAIRES

3.1 : Etudes géotechniques

Marché n°2023093A0 - Accord-cadre De prestations intellectuelles (multi attributaires)

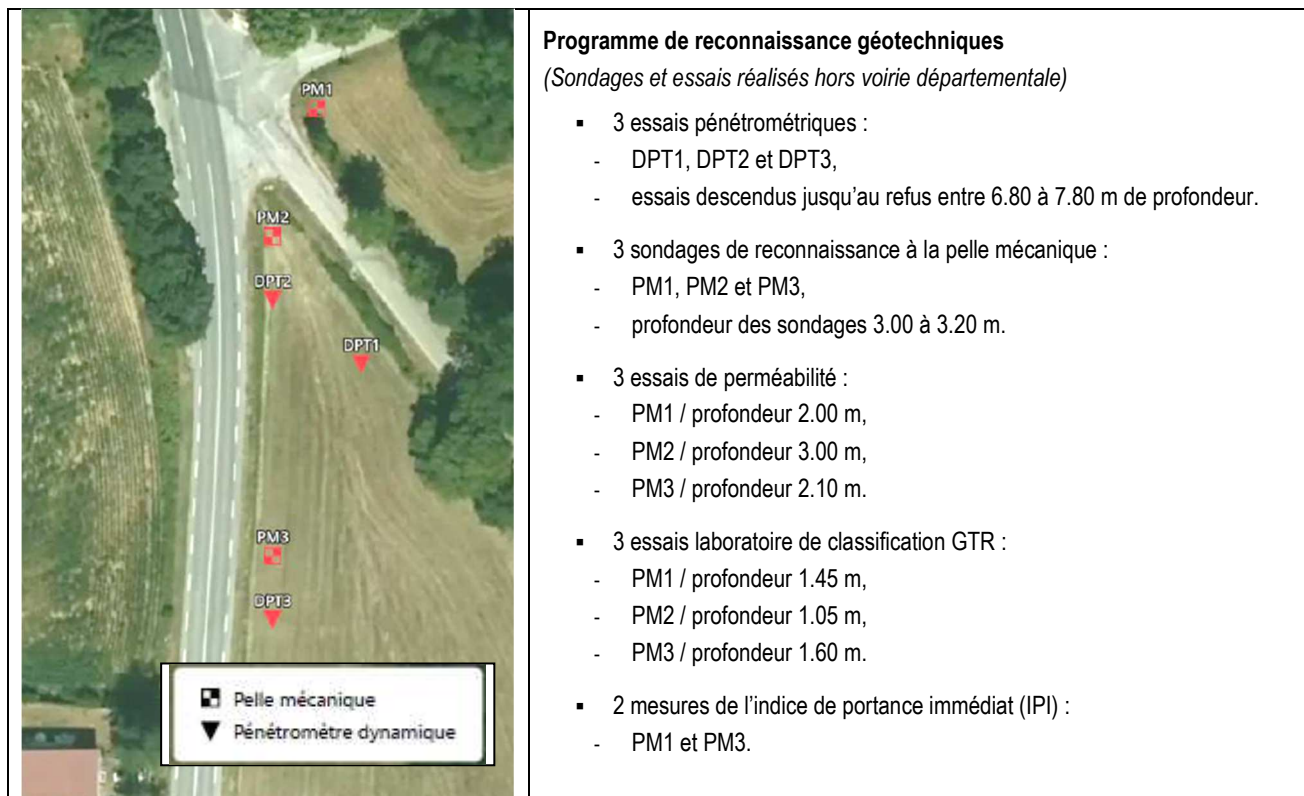
Etudes géotechniques sur les routes départementales

Prestations réalisées par :

⇒ Gmt **GEOLITHE** (38920 Crolles) + **FONDASOL** (84140 Avignon)

- Mission G2 AVP + PRO - Juin 2026 (annexe 7),

□ Implantation des sondages :



□ Essais pénétrométriques (DPT1 – DPT2 – DPT3) :

- présence de sols présentant des caractéristiques mécaniques globalement moyennes à bonne jusqu'à environ 5.50 à 6.00 m/TN,
- progression rapide de la compacité avec refus de l'ensemble des sondages entre 6.70 à 7.80 m/TN.

Référence sondage	DPT1 (246,8m NGF)	DPT 2 (245,5m NGF)	DPT 3 (245,1m NGF)
Compacité moyenne	0,0 à 5,5 m/TN 241,3 m NGF 3,0 à 3,5 MPa	0,0 à 1,4 m/TN 244,1 m NGF 2,0 à 3,5 MPa	
Compacité moyenne		1,4 à 5,5 m/TN 240,0 m NGF hétérogène 3,0 à 10 MPa - ~5MPa en moyenne	0,0 à 6,0 m/TN 239,1 m NGF hétérogène 2,5 à 10 MPa - ~5MPa en moyenne
Compacité moyenne à élevée	5,5 à 7,0 m/TN 239,8 m NGF 3,0 à 10 MPa		
Compacité moyenne à très élevée et croissante jusqu'au refus	7,0 à > 7,8 m/TN < 239,0 m NGF 5 à >>10 MPa	5,5 à 7,6 m/TN < 237,9 m NGF 5 à >>10 MPa	6,0 à 6,7 m/TN < 238,4 m NGF 5 à >>10 MPa

□ **Reconnaissance à la pelle mécanique (PM1 - PM2 - PM3) :**

Reference sondage	PM1 (246,7m NGF)	PM2 (245,6m NGF)	PM3 (244,9m NGF)
Terre végétale limono-sableuse de teinte brune	0,2 m/TN ép. 0,2m 246,5 m NGF	0,15m/TN ép.0,15m 245,45 m NGF	0,2 m/TN ép. 0,2m 244,7 m NGF
Remblais sablo-limoneux et graveleux de teinte brun	-	Avec brique D _{max} : 80mm 0,6 m/TN ép.0,45m 245,0 m NGF	-
Remblais sablo-limoneux et graveleux de teinte brun	-	D _{max} : 100mm 1,5 m/TN 244,1 m NGF	-
Limons argileux et légèrement graveleux de teinte marron	D _{max} : 30mm Plus sableux et plus brun 0,6 m/TN ép.0,4m 246,1 m NGF	D _{max} : 80mm 2,0 m/TN ép.1,4m 243,6 m NGF	D _{max} : 100mm 0,45 m/TN ép.0,25m 244,45 m NGF
Sable limono argileux graveleux de teinte marron clair	ECH à 2,0m D _{max} : 30mm Graviers épars après 2,3m 3,2 m/TN (arrêt) 243,5 m NGF	ECH à 3,0m D _{max} : 100mm 3,0 m/TN (arrêt) 242,6 m NGF	ECH à 2,1m D _{max} : 200mm 2,5 m/TN ép.1,55m 242,4 m NGF
Grave argilo-limoneuse de teinte marron	-	-	D _{max} : 100mm 3,0 m/TN (arrêt)
			241,9 m NGF
Eau	Néant	Néant	Néant
Tenue des parois	Bonne	Bonne	Bonne



□ **Essais de perméabilité (PM1 - PM2 - PM3) :**

- perméabilité des sols superficiels plutôt favorable à l'infiltration et au drainage, toutefois, présence de lentilles plus argileuse/limoneuses moins perméables sur tout le site d'étude.

Reference sondage	PM1 (246,7m NGF)	PM2 (245,6m NGF)	PM3 (244,9m NGF)
Perméabilité	2,20 x 10 ⁻⁵ m/s Bonne perméabilité Bon drainage	1,10 x 10 ⁻⁶ m/s Mauvaise perméabilité Faible drainage	4,00 x 10 ⁻⁴ m/s Bonne perméabilité Bon drainage
	Sable limono argileux graveleux 2,0m	Limons argileux et légèrement graveleux 3,0m	Grave argilo-limoneuse 2,0m
Prof. Fond d'essai			

□ **Classification GTR (PM1 - PM2 - PM3) :**

Reference sondage	PM1 (246,7m NGF)	PM2 (245,6m NGF)	PM3 (244,9m NGF)
Profondeur	Echantillon extrait à 1,45m	Echantillon extrait à 1,05m	Echantillon extrait à 1,60m
Classification GTR 2000	C1A1s	C1B5	C1B5m
Classification GTR 2023	VC2F1	VC2I1	VC2I1

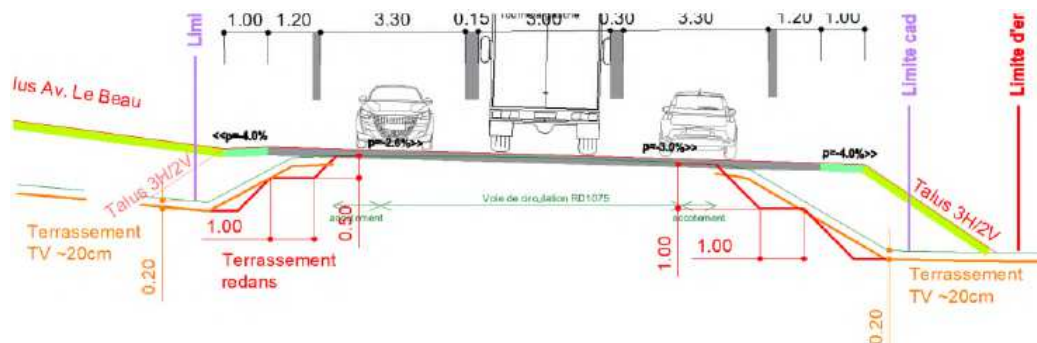
Les sols de type VC2F1, VC2I1 présentent globalement des contraintes au réemploi, notamment une sensibilité à l'eau avec des mises en œuvre conditionnées par la météo et le suivi de la teneur en eau des matériaux.

□ **Indice de portance immédiat (PM1 - PM3) :**

Les mesures d'indice de portance immédiat (IPI) indiquent au jour des reconnaissances un état hydrique des sols "moyen" à "sec" (absence de pluie récente et absence de nappe peu profonde).

□ **Hypothèses à prendre en compte en phase DCE pour le rétablissement des VC (profils en remblais) :**

- décapage terre végétale : ép. 20 cm,
- réalisation de redans d'ancrage avant mise en œuvre des remblais,



- Partie Supérieure des Terrassements (PST) / Arase : **PST3 / AR1 - 20 Mpa**,
- remblais techniques :
 - ⇒ matériaux insensibles à l'eau et au gel type graves concassées de classe GTR2000 D21/D31 ou GTR2023 G1/G2/G3/G4-C2VC1/C1VC2 conformes à la norme NF P 11-300 (janvier 2025),
- couche de forme : **PF2 - 50 Mpa – ép. 40 cm**,
 - ⇒ grave 0/80 insensible à l'eau et au gel de classe GTR2000 D2/D3 ou GTR2023 G/VC1S/VC2S/VC1G/VC2G conformes à la norme NF P 11-300,
 - ⇒ mise en œuvre d'un géotextile anti-contaminant à l'interface avec le remblai,
- couche de réglage 0/31.5 – ép. 10 cm
- réglage des talus définitifs : 3H/2V maxi.

□ **Préconisations :**

- **Renforcement d'arase par cloutage** : Si pendant la phase des travaux des intempéries se présentent, le fond de forme sensible à l'eau pourra être amélioré par l'encastrement d'une couche de cloutage en brut de carrières (80/150, 100/200, 100/300...) sur une épaisseur de 20 à 30 cm incorporé jusqu'au refus. Ce procédé permettra d'assurer la traficabilité des engins en phase provisoire.
- **la réutilisation des matériaux in-situ est exclu pour la couche de forme**. Elle est possible pour les remblais, mais reste délicate du fait de leur sensibilités aux variations de teneur en eau. Le réemploi reste toutefois possible en respectant les préconisations du GTR.
- **Drainage - Gestion des eaux** : Les pentes des fonds de fouilles seront réglées pour permettre l'écoulements des eaux. Les venues d'eau mis au jour lors des terrassements devront être traitées et collectées le cas échéant.
Il est fortement recommandé, compte tenu de la présence des matériaux avec une perméabilité variable moyenne, d'aménager le site avec la mise en place des noues enherbées préférentiellement côté aval de la voie afin d'évacuer les eaux en cas d'épisode pluvieux.
La perméabilité moyenne retenue pouvant être prise en compte est de l'ordre de 2.10^{-5} m/s.
Un collecteur pourra diriger le "trop-plein" vers le Suran.
- **Stabilité des talus de déblai** : Le décaissement provisoire sera réalisé selon une pente maximale de 1H/1V. Une protection du talus par polyane pourra être mise en œuvre, notamment en cas d'instabilité pelliculaire ou période météorologique défavorable.

3.2 : Pré-diagnostic environnemental & Diagnostic et dimensionnement hydraulique

Marché n°2025031A2 - Accord-cadre d'études (multi attributaires)

Prestations de diagnostics, études, procédures, animations foncières et suivis environnementaux en lien avec le patrimoine départemental et les projets d'aménagement dans le département : Lot n°2 (zone ouest).

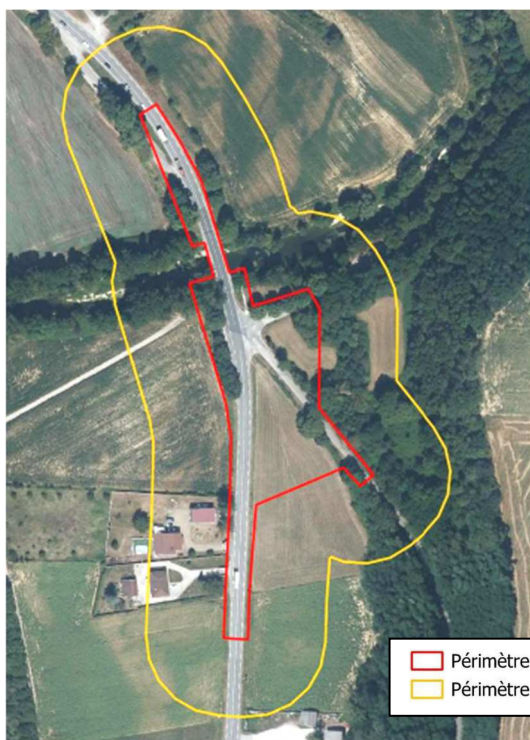
Prestations réalisées par :

⇒ Gmt **SEGIC** (06200 Nice) + **AQUAGEOSPHERE** (13126 Vauvenargues) + **ECOTOPE** (01150 Villebois).

- Pré-diagnostic écologique - ECOTOPE - Juin 2026 (annexe 8),
- Diagnostic hydraulique - SEGIC - Juin 2026 (annexe 9),
- Dimensionnement hydraulique - SEGIC – Juillet 2026 (annexe 10).

3.2.1 Pré-diagnostic écologique (annexe 8)

L'étude de terrain s'est déroulée en 4 passages d'une demi-journée au printemps 2026 sur un périmètre comprenant la zone d'emprise du projet (périmètre rapproché) décalé de 5 m, et le périmètre éloigné.



Périmètre rapproché :

Cette aire d'étude intègre l'ensemble des secteurs susceptibles d'être directement affectés par le projet, incluant la zone d'implantation et les raccordements.

Niveau d'inventaire : Analyse exhaustive de l'état initial avec :

- un inventaire complet des espèces animales et végétales protégées ou en liste rouge,
- un inventaire floristique et une recherche exhaustive des espèces animales protégées,
- une cartographie des habitats.

Périmètre éloigné :

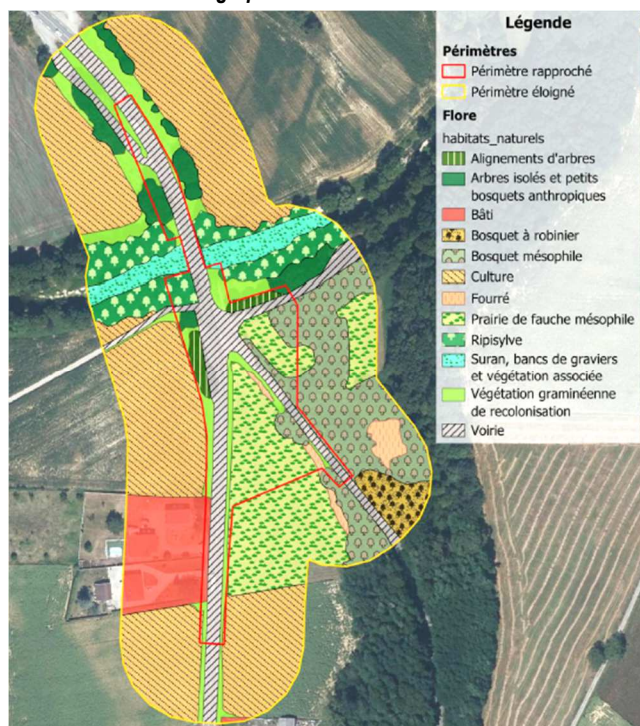
Il intègre l'ensemble des secteurs susceptibles d'être affectés par le projet de façon indirecte : dérangement d'espèces, rejets issus des travaux ou de l'exploitation, etc.

Niveau d'inventaire : échantillonnage sur les espèces, inventaires spécifiques en cas de découverte d'une espèce rare sur le périmètre rapproché par recherche poussée sur le périmètre éloigné.

Les dates des passages et les thématiques étudiées lors de chaque intervention sont détaillées dans le tableau ci-après.

Dates de passage	Nombre de techniciens	Météorologie	Flore / Habitats	Oiseaux	Mammifères terrestres	Chiroptères	Amphibiens	Reptiles	Insectes	Renseignements complémentaires
13/03/2026	2	Ensoleillé, 5 °C	*	*	*				*	-
21/04/2026	1	Ensoleillé, 17 °C		*	*			*	*	-
13/05/2026	1	Eclaircies, 11 °C	*							-

Cartographie des habitats naturels



- Impact sur des prairies de fauche mésophiles (prairies de sols frais mais bien drainés, ni secs ni détrempés), prairies classées d'intérêt communautaire et vulnérables en Rhône-Alpes :

Enjeu de conservation **Très fort**

- Impact sur des bosquets mésophiles :

Enjeu de conservation **Faible**

- Impact sur de la végétation graminée de recolonisation :

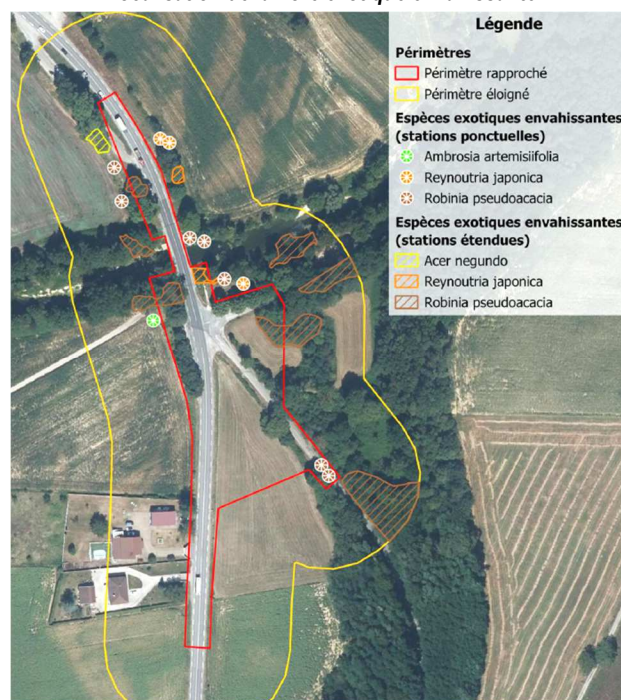
Enjeu de conservation **Faible**

Inventaire de la flore

Sur les 152 espèces de plantes (ou genres lorsque la détermination à l'espèce n'était pas possible) recensées sur et à proximité des emprises du projet, aucune espèce patrimoniale n'a pu être observée.

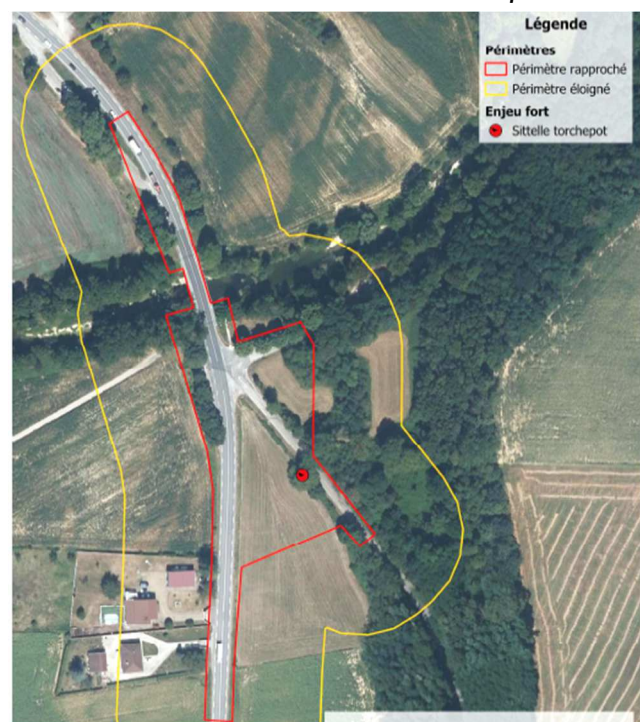
Enjeu de conservation **Nul**

Localisation de la flore exotique envahissante



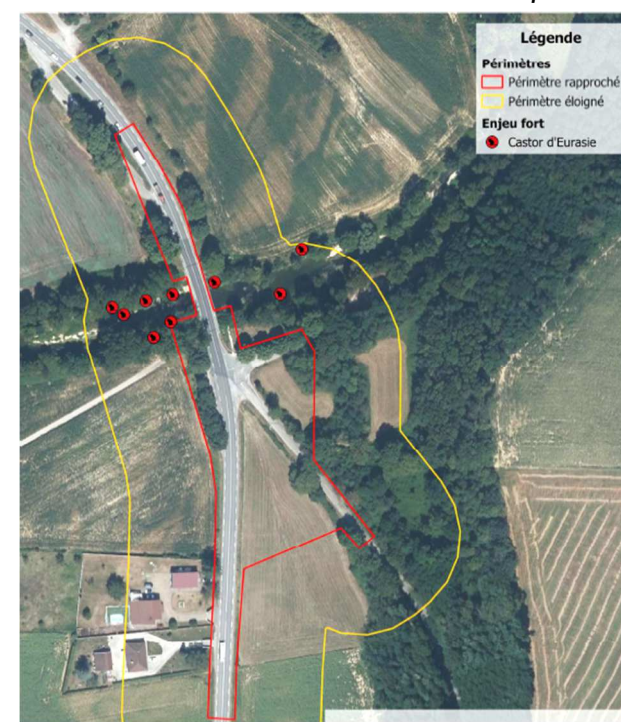
- 4 espèces considérées comme exotiques envahissantes ont été observées dans le périmètre éloigné.
- Une espèce de plante envahissante recensée dans le périmètre rapproché mais hors zone de travaux.

Localisation des observation d'oiseaux remarquables



- Sur les 18 espèces d'oiseaux recensées, 14 sont protégées dont la "Sittelle Torchepot" : Espèce classée "quasi-menacée" en Auvergne-Rhône-Alpes et "en préoccupation mineure" en France : Un mâle chanteur a été détecté sur le site d'étude.

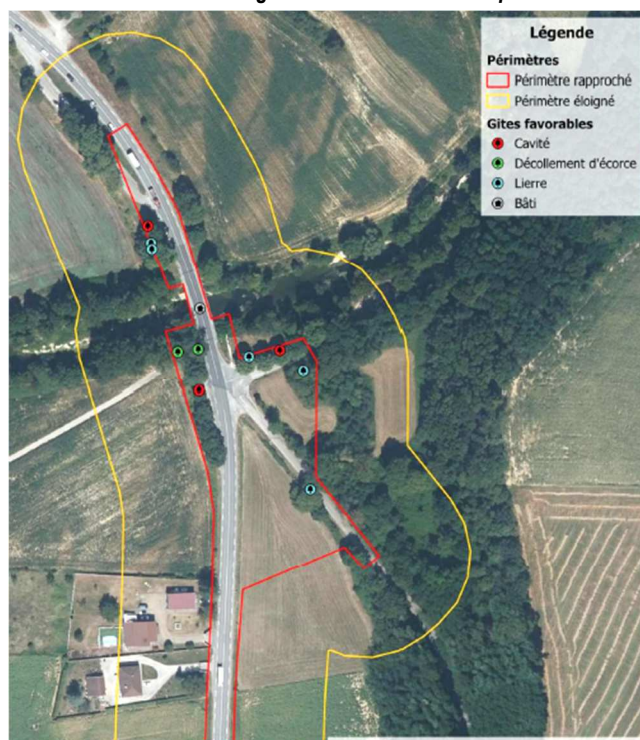
Localisation des observation de mammifères remarquables



- De nombreux indices de présence ont été détectés sur les berges du Suran (réfectoire, rampe, coupes). Toutefois aucun terrier n'a été trouvé :

Enjeu de conservation **Fort**

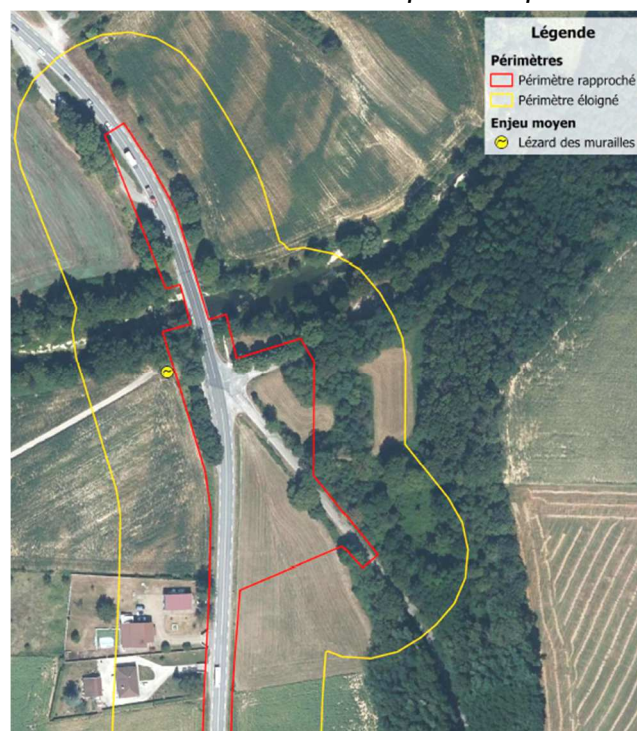
Localisation des gîtes favorables aux chiroptères



- Aucun inventaire acoustique spécifique aux chiroptères n'a été réalisé dans le cadre de ce pré-diagnostic. Toutefois une recherche exhaustive de gîtes favorables a été menée sur le périmètre rapproché : 11 gîtes favorables aux chiroptères ont été détectés (3 cavités arboricoles, 2 décollements d'écorce, 5 massifs de lierre et 1 bâti – au niveau du pont).

Pour précision, les massifs de lierre présentent un potentiel faible à moyen selon leur emplacement, leur épaisseur...

Localisation des observations des reptiles remarquables



- Présence du "Lézard des Murailles" : Espèce classée en préoccupation mineure en France ainsi qu'en Auvergne-Rhône-Alpes : 1 individu a été observé :

Enjeu de conservation	Moyen
-----------------------	-------

❑ Autres espèces recherchées sur le site d'étude :

- Amphibiens

Aucune espèce d'amphibiens recensée.

- Rhopalocères (*papillons de jour*)

6 espèces de rhopalocères sans enjeu recensées.

- Hétérocères (*papillons de nuit*)

2 espèces d'hétérocères sans enjeu recensées.

- Odonates (*libellules*)

Aucune espèce d'odonates recensée.

- Orthoptères (*sauterelles, grillons, criquets...*)

Une espèce d'orthoptère (grillon) sans enjeu recensée.

- Coléoptères

4 espèces de coléoptères recensées dont une à enjeu faible hors périmètre rapproché. A noter que le Grand Capricorne a été recherché sur le site mais n'a pas été détecté.

- Hyménoptères (*abeilles, guêpes, fourmis...*)

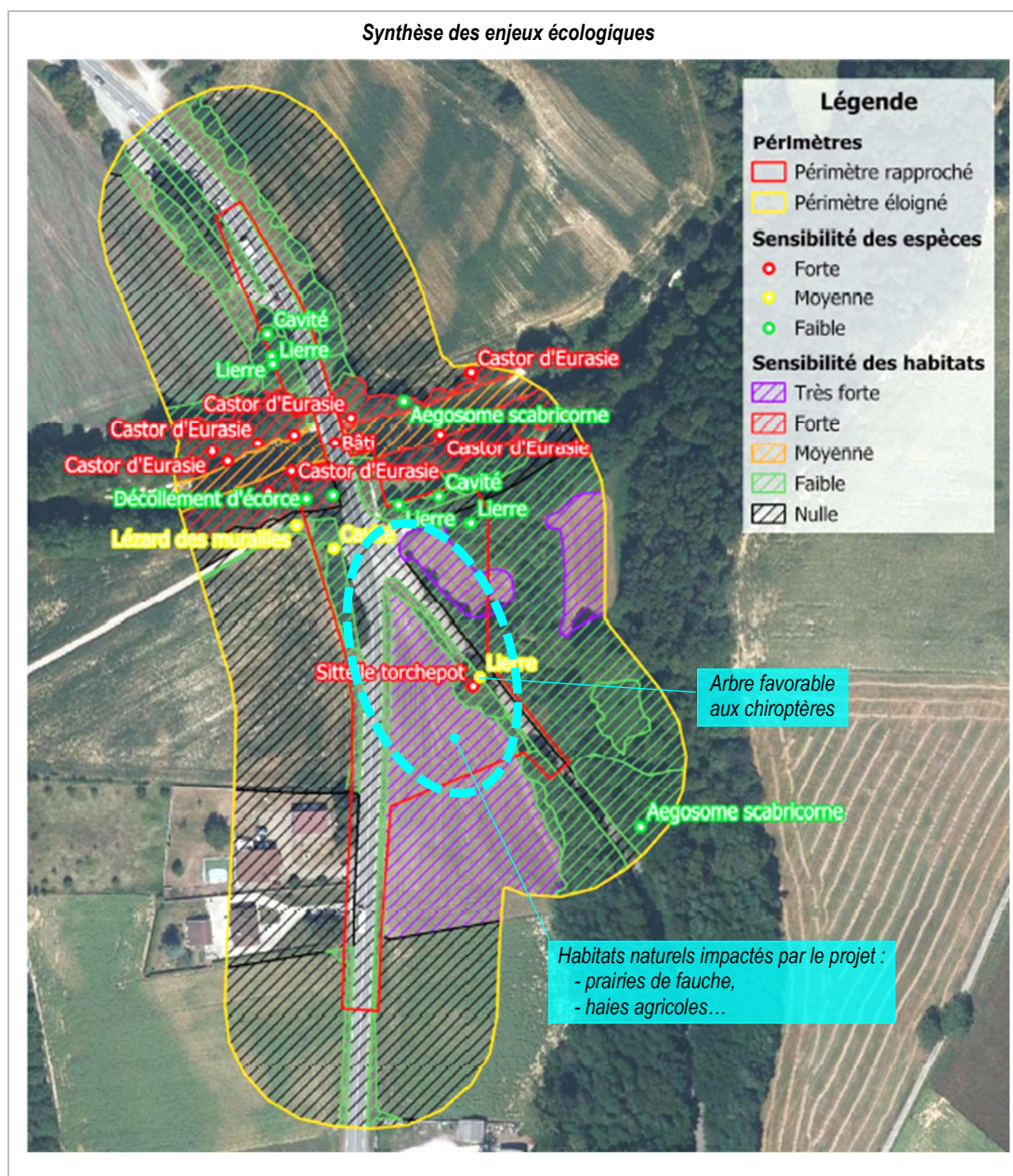
5 espèces d'hyménoptères sans enjeu recensées.

- Mollusques (*escargots, limaces...*)

11 espèces de mollusques sans enjeu recensées.

- Hémiptères (*insectes*)

4 espèces d'hémiptères sans enjeu recensées.



Le Suran qui revêt l'enjeu majeur du site en tant que cours d'eau ainsi que pour ses habitats associés, végétation hygrophile, bancs de graviers et ripisylve ne sont pas affectés par les travaux.

Le projet impactera essentiellement des prairies de fauche classées "habitats d'intérêt communautaire" de bonne diversité floristique ainsi que des haies agricoles.

La destruction de ces habitats n'est pas soumise à une contrainte réglementaire directe. Toutefois, leur altération peut entraîner la destruction d'espèces protégées. Dans ce cas, des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation devront être prévues, notamment la replantation de haies équivalentes au linéaire détruit et la mise en œuvre de mesures de gestion adaptées pour les prairies de fauche.

Les arbres favorables aux chiroptères ou autres espèces (oiseaux...) seront préservés autant que possible.

L'arrachage des haies devra être réalisé en dehors des périodes de reproduction et de repos hivernal pour la majorité des espèces animales. Les mois de septembre et d'octobre sont généralement les moins contraignants sur le plan écologique.

En phase travaux, un marquage des sujets à conserver ou une délimitation précise des espaces à ne pas affecter sera indispensable. Cette matérialisation pourra être assurée par un balisage, la pose de protections, de filets avertisseurs ou de panneaux, en particulier autour des secteurs de prairies, des arbres et des haies non concernés par les interventions.

Des dispositions devront également être mises en place afin de prévenir tout risque de pollution du Suran, que ce soit par des eaux de ruissellement, des hydrocarbures ou tout autre polluant lié au chantier.

3.2.2 Diagnostic hydraulique (annexe 9)

❑ Sensibilité du site aux écoulements extérieurs :

La configuration actuelle du secteur laisse penser que le site peut intercepter une partie des eaux de ruissellement provenant des espaces agricoles, des espaces verts et des voiries voisines. Cette sensibilité est renforcée par la position topographique relativement basse du site par rapport à certains secteurs environnants, ce qui peut favoriser la convergence des écoulements vers le carrefour ou vers les parcelles riveraines ; en cas de pluie soutenue ou d'événement intense, cela peut entraîner des phénomènes localisés de concentration, de débordement ou de surverse, notamment au niveau de la RD1075.

❑ Effet de l'aménagement futur :

Le projet d'aménagement du carrefour conduira à une augmentation des surfaces imperméabilisées et, par conséquent, à une hausse potentielle des volumes ruisselés ainsi qu'à une modification des cheminements actuels des eaux pluviales. En l'absence de gestion adaptée, cette évolution pourrait accentuer les apports vers les secteurs les plus bas ou vers les espaces agricoles adjacents.

❑ Emprise ruissellement amont :

Le futur aménagement intercepte un bassin versant amont d'environ 45 550 m².



❑ Synthèse des contraintes réglementaires :

DOCUMENT	PRINCIPES	DIMENSIONNEMENT - PLUIE D'OCCURENCE	DEBIT DE FUITE MAXIMAL	TEMPS DE VIDANGE DES OUVRAGES DE RETENTION
SYNTHESE	➢ Infiltration à privilégier (zone A) ➢ Raccordement obligatoire (zone N et 1AUxh) cependant aucun réseau disponible – Infiltration des eaux ou raccordement au milieu naturel en cas de nécessité ➢ Séparateur hydrocarbure avant rejet (possible) ➢ Sécurité lors des événements pluvieux exceptionnels – prévoir une marge de sécurité entre le niveau PHE et le haut du talus + une surverse	➢ Période de retour de 10 ans (DDT)	➢ Débit de fuite à 15 l/s/ha (DDT) - (en cas de rejet dans le Suran)	➢ Le débit d'exutoire du volume de rétention doit être calibré pour assurer une vidange complète de la capacité en 48 Heures (Cérama)

⇒ Un porter à connaissance sera transmis à la DDT pour étude (point validé avec la DDT lors de la réunion du 18/06/26).

3.2.3 Dimensionnement hydraulique (annexe 10)

❑ Hypothèses de dimensionnement :

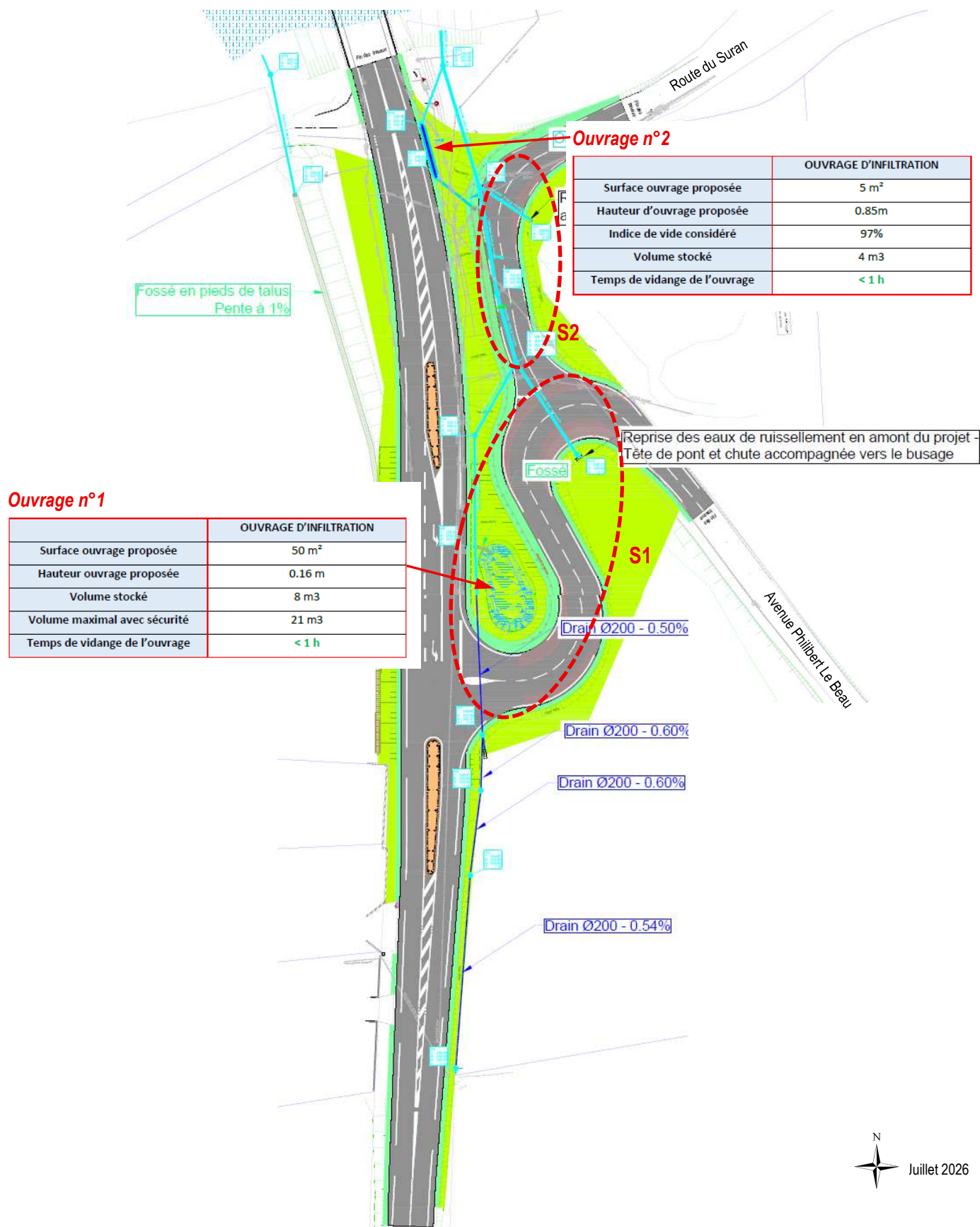
- différence entre surfaces imperméabilisées neuves / surfaces désimperméabilisées : 1032 m²,
- coefficient de perméabilité retenu : 1.41x10⁻⁴m/s (moyenne des 3 essais de perméabilité → Plus favorable que la préconisation de GEOLITHE),
- débit de fuite : 15 l/s/ha,

- période de retour : 10 ans.

□ Principe hydraulique :

Deux ouvrages d'infiltration correspondant à deux bassins versants distincts (S1 et S2) seront créés :

- **Ouvrage n°1** : Espace vert "en creux" qui récupère les eaux de chaussée de l'"Avenue Philibert Le Beau" et pouvant stocker de 8 m³ à 21 m³ (surface 50 m², profondeur 16 cm + 4 cm de sécurité),
- **Ouvrage n°2** : Ouvrage drainant de 4 m³ qui récupère les eaux de chaussée de la "Route du Suran" (S2) par l'intermédiaire d'une cunette enherbée et d'une descente d'eau.



Afin de ne pas piéger les eaux de pluie du bassin amont à l'est du projet aux différents points bas sur le terrain situé entre la RD 1075 et l'«Avenue Philibert Le Beau», des drains et des busages en direction du Suran seront mis en place permettant l'infiltration et le maintien des écoulements naturels.

Ces réseaux récupéreront également les dispositifs de surverse des ouvrages n°1 et 2.

A l'ouest de la RD1075, un fossé sera créé en pied de talus et dirigé vers le Suran de manière à éviter tout impact de ruissellement des eaux de chaussée sur les parcelles agricoles en contre-bas.

Ce fossé servira également d'exutoire aux caniveaux à grille prévus devant les habitations au sud du projet.



⇒ Le pôle Etudes du SAM étudiera en phase DCE la possibilité de déplacer le réseau de rétablissement des écoulements naturels en pied de talus le long de la RD 1075 afin de le positionner hors voirie et de réduire également la profondeur des regards de visite.



Article 4 - PROJET

4.1 : Caractéristiques du projet

L'aménagement proposé est un tourne-à-gauche borduré sur la RD 1075 avec une réorganisation des VC, l'«Avenue Philibert Le Beau» devenant prioritaire par rapport à la «Route du Suran».

Il se réfère aux recommandations techniques des guides du SETRA et du CEREMA :

- aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales (SETRA décembre 1998),
- conception des routes et autoroutes : Révision des règles sur la visibilité (CEREMA octobre 2018),
- aménagement des routes principales (CERAMA août 2022).

L'aménagement tient compte également :

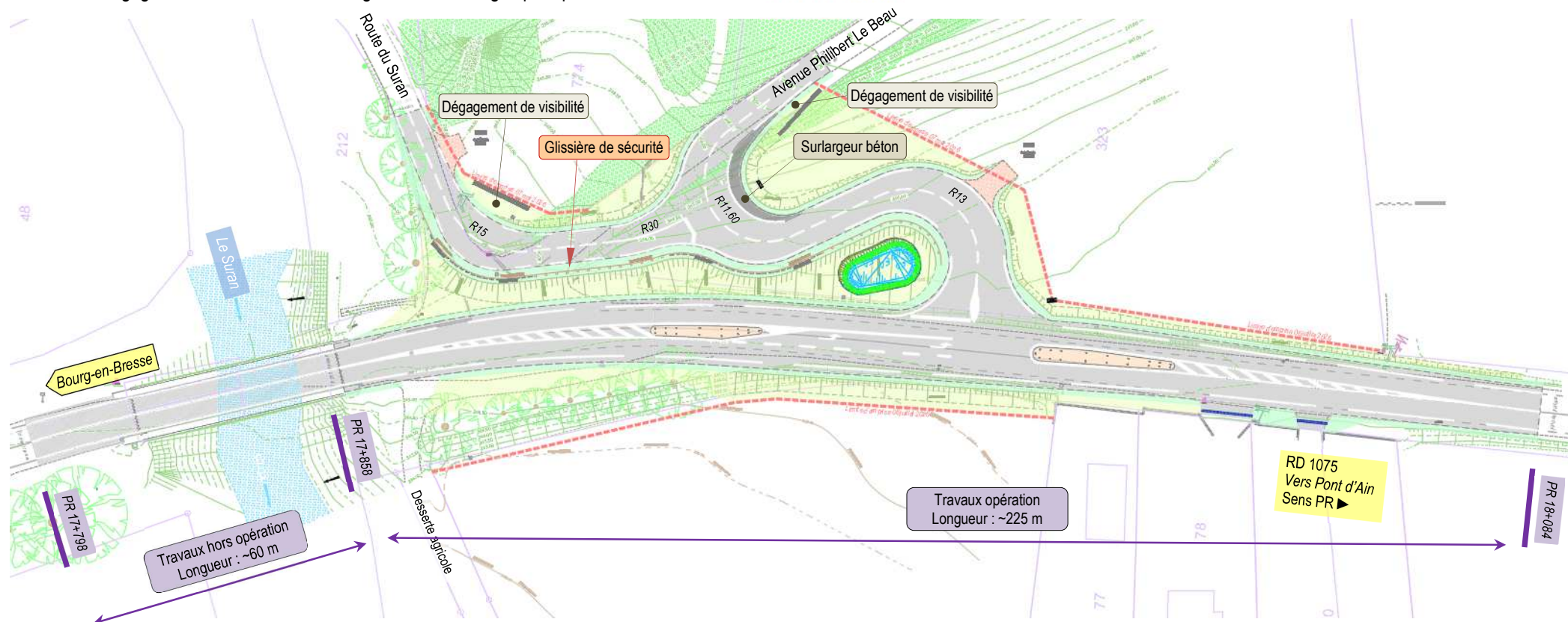
- de la classification de la RD 1075 : RGC, itinéraire convois exceptionnels,
- de la plateforme routière départementale existante,
- de la déclivité importante de l'«Avenue Philibert Lebeau»,
- du rétablissement des voies communales,
- de la future mise en service du groupe scolaire communal de Pont-d'Ain, situé rue de la Catherinette, à la rentrée de septembre 2027, ainsi que de l'acheminement des élèves par cars depuis le carrefour.
- du maintien des accès riverains et des accès agricoles existants,
- des contraintes réglementaires,
- de la présence de réseaux sensibles (ENEDIS) et non sensibles (ORANGE, SIEA et SOGEO) dans l'emprise des travaux...

4.1.1 Géométrie

Les travaux sur la RD 1075 s'étendent du PR 17+858 au PR 18+084, soit sur une distance d'environ 225 m. La reprise de la couche de roulement du PR 17+798 au PR 17+858 (~60 m) sera intégrée au futur DCE mais ne fait pas partie de l'opération proprement dite.

RD 1075	TAG RD 1075	Avenue Philibert Le Beau	Route du Suran
largeur des voies : 2 x 3.30 m	- largeur de la voie : 3.00 m - longueur de stockage : 25.00 m - ilots : - bordures : I4 - vue : 3 cm maxi - remplissage : Béton - présignalisation : 58.50 m	- Longueur rétablissement : ~112.00 m - largeur de la voie : 4.80 à 11.00 m - rayon en plan : mini 11.60 – maxi 13.00 m - déclivité : - moyenne : 5 % - maxi : 7.50 %	- longueur rétablissement : ~68.00 m - largeur de la voie : 5.00 à 8.50 m - rayon en plan : mini 15.00 – maxi 30.00 m - déclivité maxi : 7 %

Les rayons en plan étant serrés, les rétablissements de voies communales comprendront des surlargeurs en enrobé ou en en béton pour permettre la giration des poids-lourds et des cars. Des dégagements de visibilité seront également aménagés pour permettre la sécurisation de tous les mouvements.



- les 2 voies communales seront en remblais,
- par rapport aux données trafics, la voie de stockage du TAG devrait avoir une longueur théorique de 28.60 m. Compte tenu des difficultés de calage, cette longueur sera ramenée à 25.00 m,

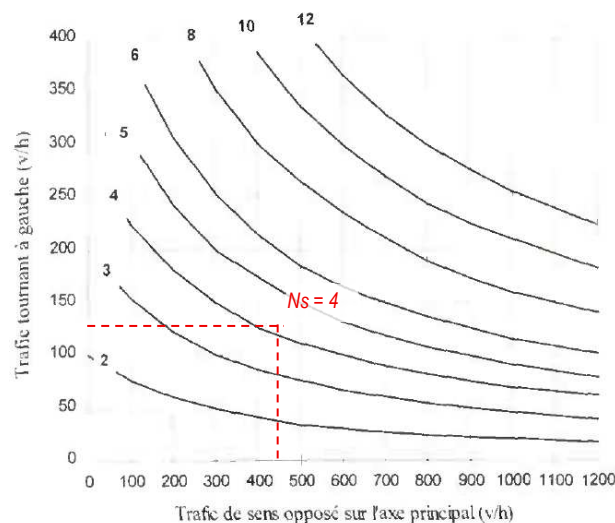
♦ **Longueur de la voie de stockage du TAG**, pour des trafics moyens journaliers à l'heure de pointe du soir sur les jours ouvrés

$$L_s = (7+10p) \cdot N_s$$

$$L_s = (7+10 \times 0.015) \cdot 4 = 28.60 \text{ m}$$

p : proportion de poids-lourds dans le courant considéré

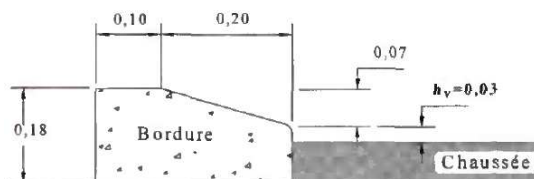
N_s : nombre de véhicule à prévoir pour dimensionner la voie de stockage du TAG.



Trafic tournant à gauche : $0.90 \cdot 145 = 130 \text{ v/h}$

Trafic de sens opposé sur l'axe principale : 450 v/h

- les ilots directionnels de la voie de tourne-à-gauche seront bordurés avec des bordures préfabriquées ou coulées en place type I4, avec une hauteur de vue (h_v) n'excédant pas 3 cm :



- des glissières de sécurité métalliques équipées d'écrans de protection motard seront implantées sur les sections de voies communales rétablies longeant la RD et situées en extérieur de courbe,
- les accès aux parcelles seront maintenus ou rétablis,
- le carrefour ne sera pas éclairé.

4.1.2 Visibilité

Les distances de visibilité théoriques de franchissement associées aux différents mouvements ont été vérifiées (annexe 11).

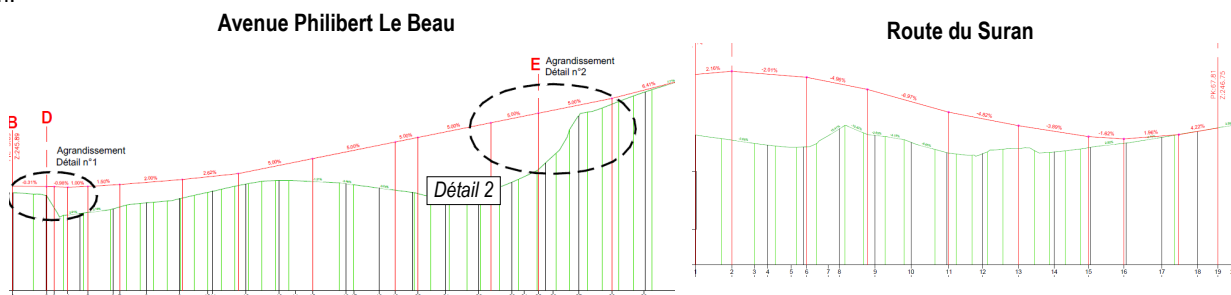
4.1.3 Girations

Les girations des cars et des poids-lourds ont été vérifiées (annexe 12).

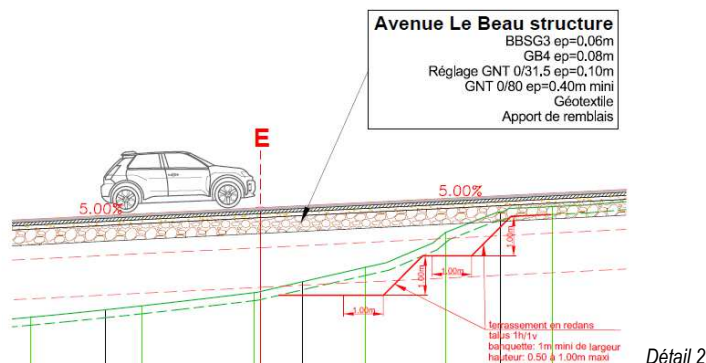
4.2 : Remblais / Profils en long

Le profil en long de la RD 1075 sera reprofilé avec la création d'un point haut au niveau de la nouvelle intersection, tout en conservant le principe d'évacuation des eaux de chaussée.

Les profils en long des voies de rétablissement des voies communales seront en remblais avec une épaisseur maxi d'environ 2.50 m.



Des redans pour l'ancrage des remblais de la nouvelle voie sont à prévoir au niveau des raccordements avec la RD 1075 et l'"Avenue Philibert Le beau" (annexe 13).



Un géotextile anti-contaminant sera mis en œuvre à l'interface remblais / couche de forme.

4.3 : Arase / PST / Couche de forme

⇒ Voir article 3.1 : Etudes géotechniques

4.3.1 Arase / PST

La classe de PST/AR sera considérée comme une PST3 / AR1 - 20 Mpa.

4.3.2 Couche de forme

La couche de forme support de chaussée devra satisfaire à l'objectif de plateforme PF2 avec un module de déformation fixée à **50 MPa** minimum en tout point.

La couche de forme des rétablissements des voies communales aura une épaisseur minimale de 40 cm.

La couche de forme des poutres de rives pour les élargissements de la RD 1075 aura une épaisseur minimale de 50 cm.

4.4 : Chaussées

Les fraisats issus du rabotage de la couche de roulement de la RD 1075 seront recyclés par l'entreprise en charge des travaux en vue de leur réutilisation dans la fabrication d'enrobés.

4.4.1 Hypothèses de dimensionnement

Le calcul de dimensionnement de chaussées des 2 voies communales sera réalisé à partir du nombre de PL de l'"Avenue Philibert Le Beau".

Compte tenu des rayons serrés et des contraintes de giration, la couche de roulement sera un BBSG formule giratoire sur la RD 1075 et sur les VC.

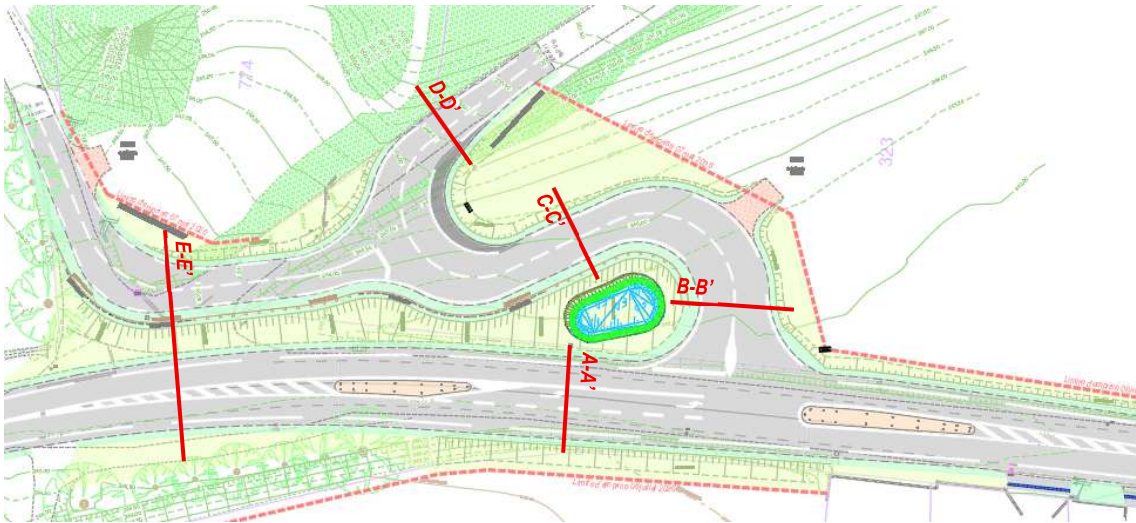
Hypothèses	Epaulement RD 1075	VC
Durée de service	20 ans	20 ans
Nombre de PL/jour	800	40
Type de croissance	Arithmétique	Arithmétique
Taux annuel de croissance	1 % (0.01)	1 %
Coefficient d'agression moyen (CAM)	0.50	0.30
Taux de risque	2% (0.02)	30% (0.30)
Couche de forme PF2	50 MPa	50 MPa

4.4.2 Structures

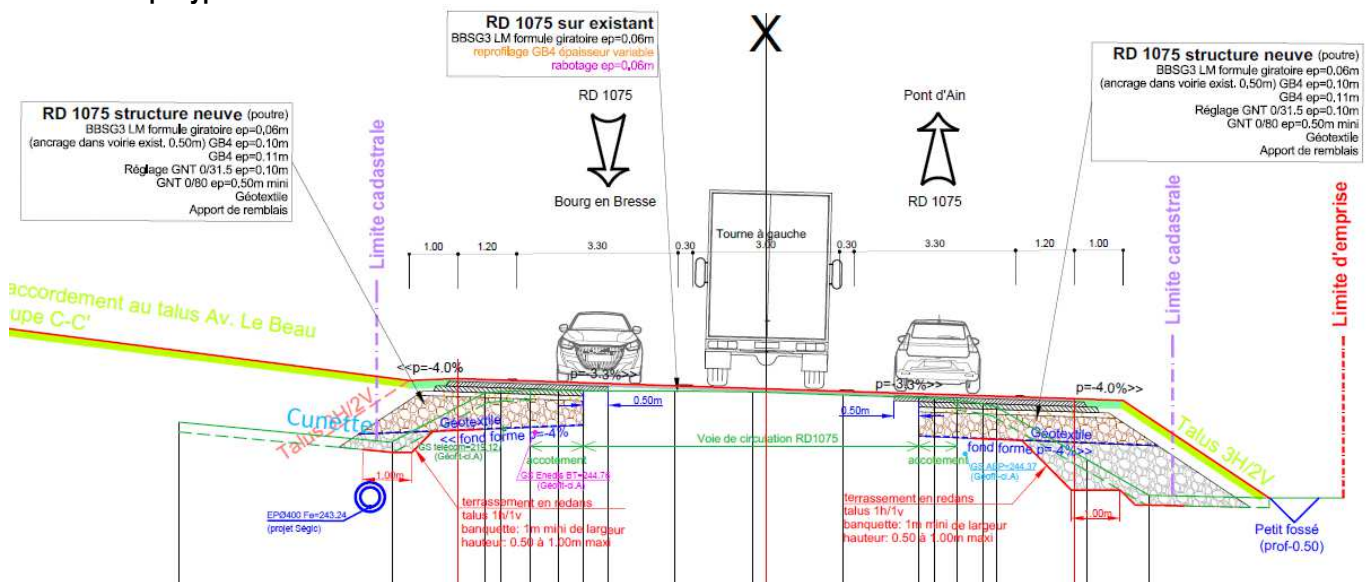
- RD : 21 cm de GB4 + 6 BBSG3 LM
- VC : 8 cm de GB4 + 6cm de BBSG3 LM
- la couche de roulement de la RD et des VC sera un BBSG classe 3 avec liant modifié en usine (formule giratoire),
- les granulats utilisés en couche de roulement seront **des porphyres** pour au moins une coupure des gravillons nécessaires.

4.5 : Profils en travers

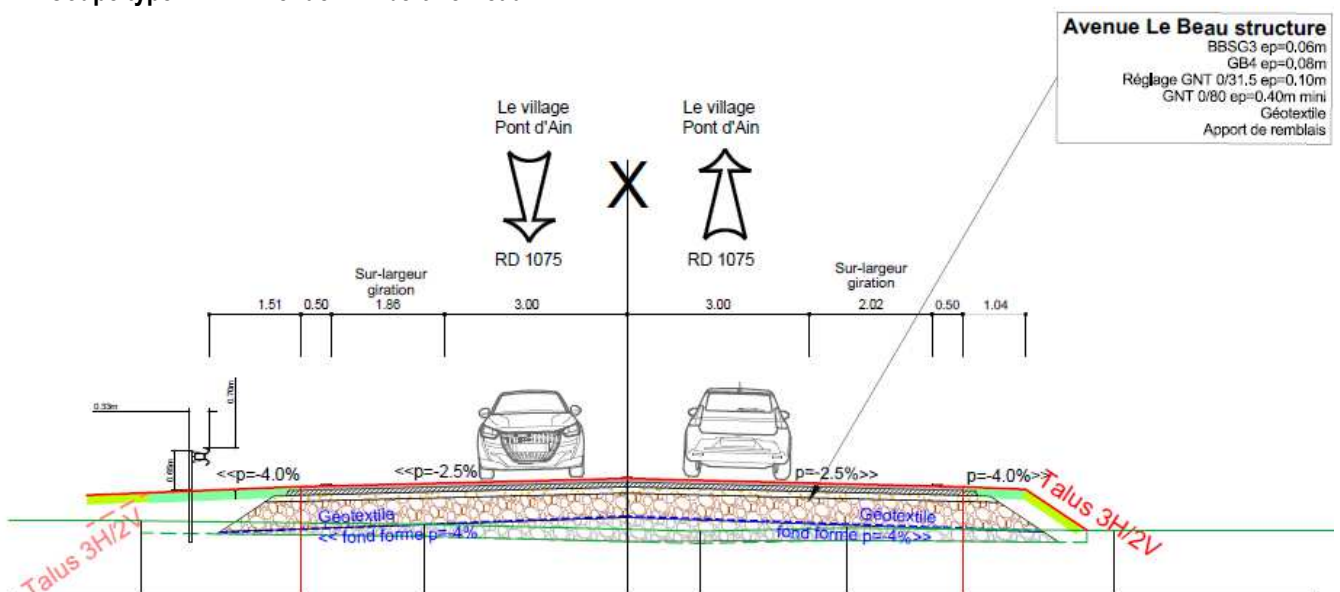
□ Positions des coupes types



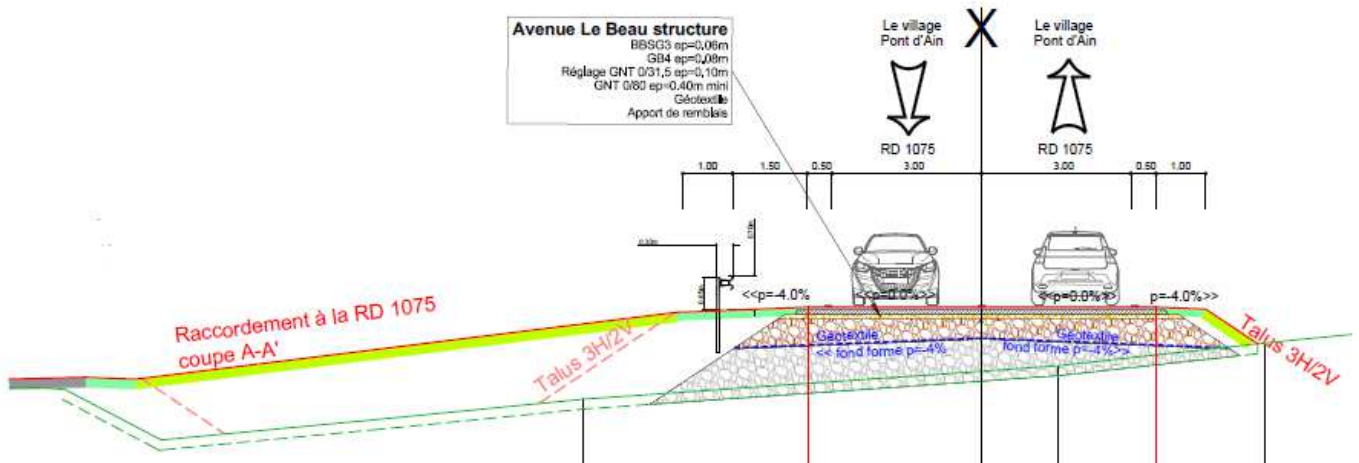
□ Coupe type A-A' - RD 1075



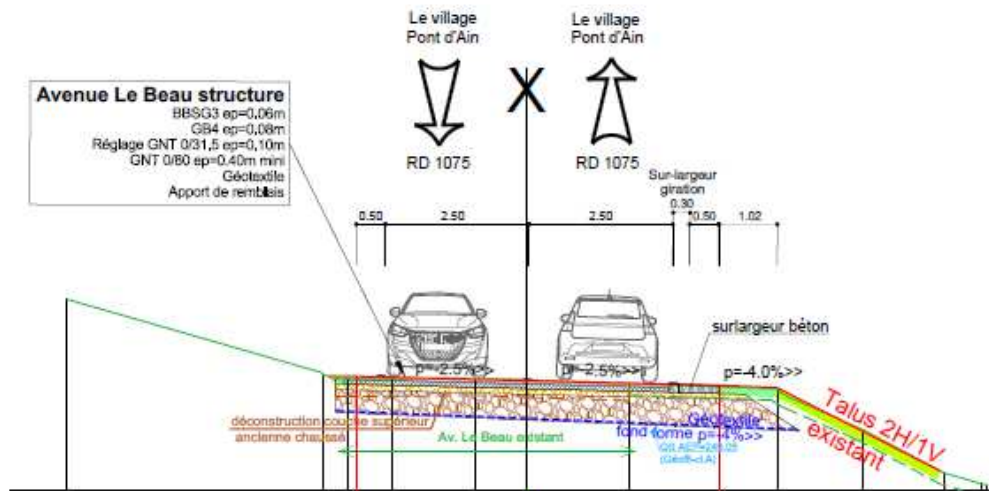
□ Coupe type B-B' - Avenue Philibert Le Beau



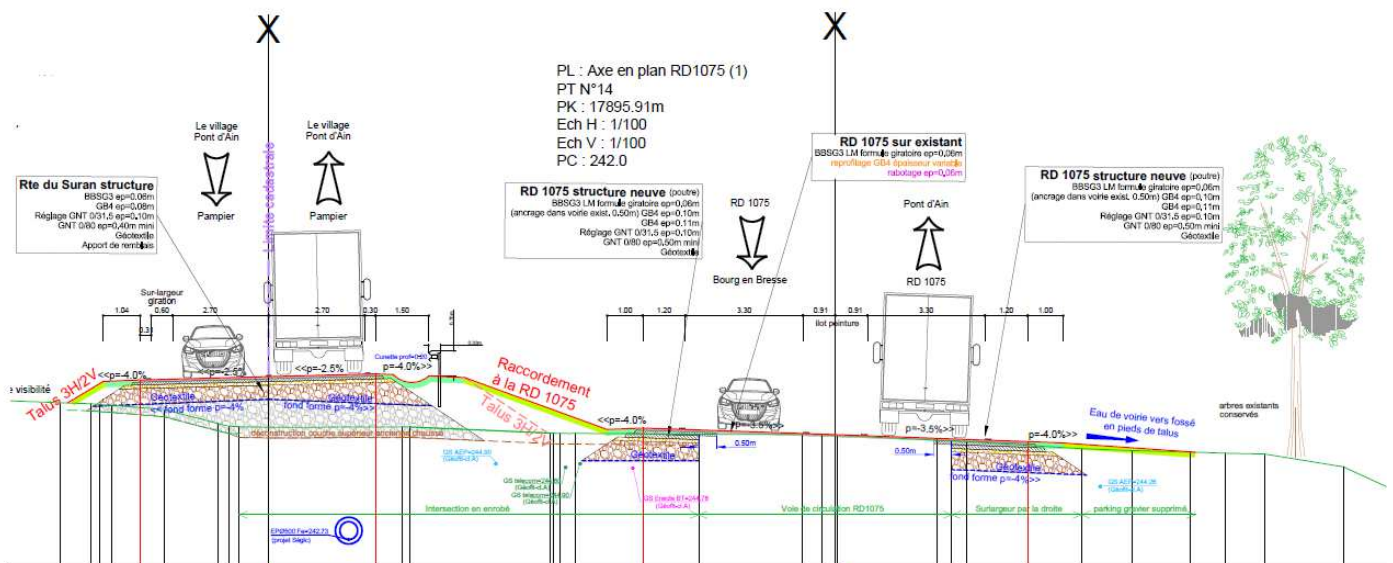
□ Coupe type C-C' - Avenue Philibert Le Beau



□ Coupe type D-D' - Avenue Philibert Le Beau



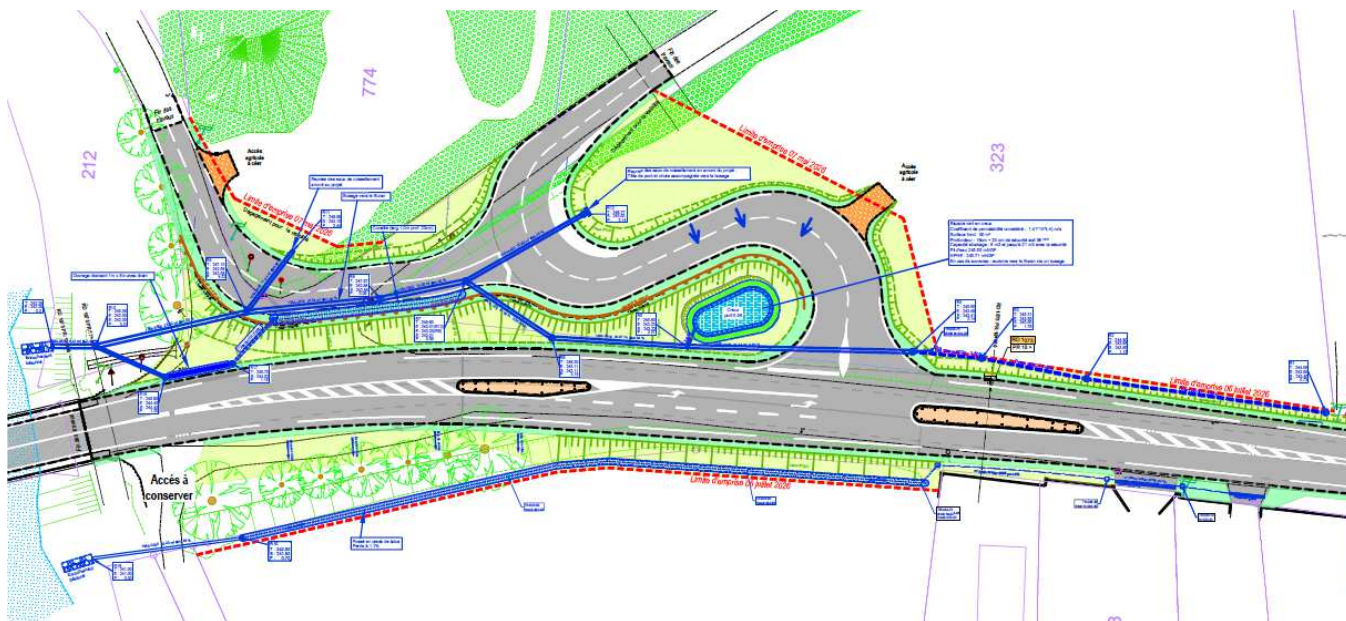
□ Coupe type E-E' - Route du Suran et RD 1075



4.6 : **Assainissement routier**

⇒ Voir article 3.2.3 : Dimensionnement hydraulique

L'assainissement routier de SEGIC est reporté sur le plan des travaux (plan 3.2).



Rappel du principe d'assainissement :

- les écoulements de ruissellements naturels seront maintenus et rétablis en direction du Suran,
- les eaux de ruissellement issues des voies de rétablissement seront collectées et dirigées vers des ouvrages d'infiltration avec surverse dans le réseau de rétablissement des écoulements naturels.

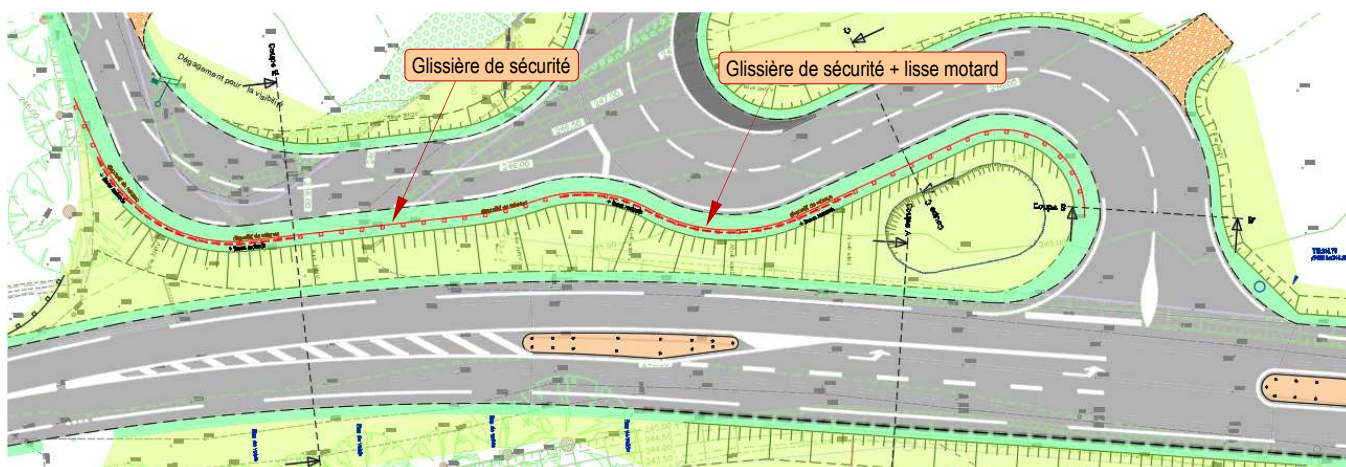
* Une optimisation de l'organisation des réseaux enterrés de récupération des eaux pluviales sera étudiée en phase DCE.

4.7 : **Equipements de sécurité**

Des glissières de sécurité métalliques seront implantées sur les sections de voies communales rétablies surplombant et longeant la RD 1075.

Ce dispositif sera complété, en extérieur de courbe, par la mise en place d'une lisse de protection motard afin de renforcer la sécurité des usagers deux-roues.

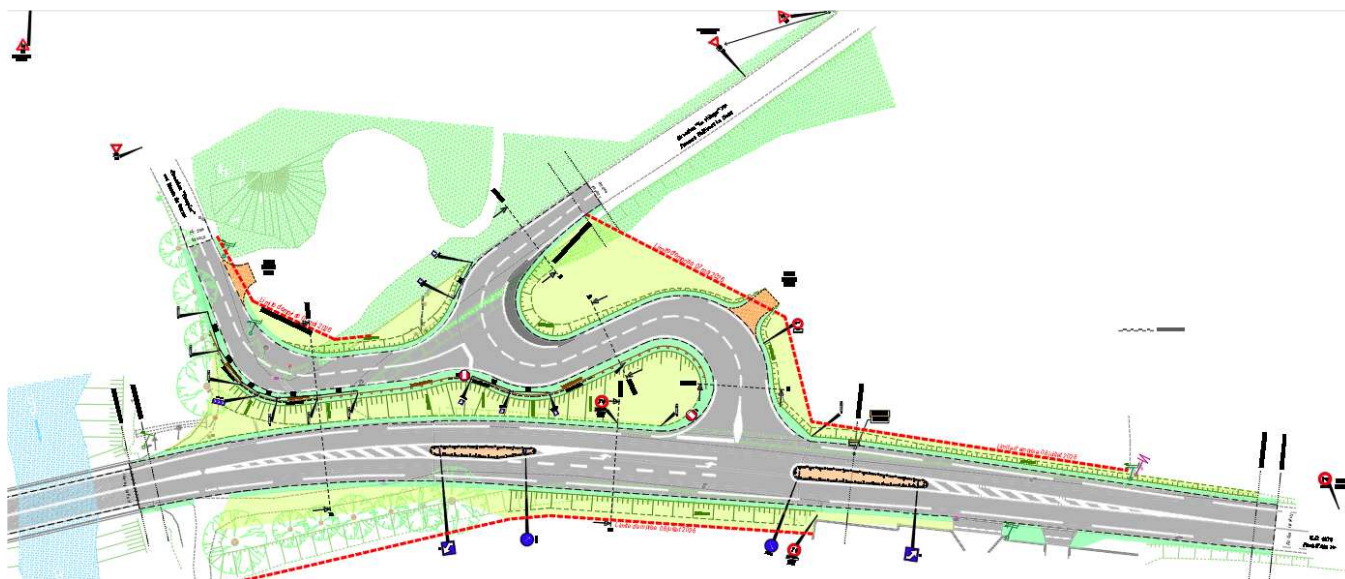
Les glissières seront implantées à 1.80 m en retrait du bord de chaussée pour permettre la giration des cars et poids-lourds.



4.8 : Signalisation

SPPR sera sollicité en phase travaux pour la validation du plan de signalisation définitif (horizontale et verticale).

La signalisation et marquage sont portés sur le plan 3.5.



4.8.1 Signalisation de balisage

Des balises J5 et des panneaux B21a1 seront implantés en tête des îlots du TAG afin d'améliorer leur perception et de renforcer la sécurité des usagers.

Des plots réfléchissants en verre trempé Ø100 mm seront également implantés sur le pourtour des îlots du TAG pour une meilleure perception la nuit et par temps de brouillard ou de pluie. Ils seront posés par encastrement avec une colle résine.



Des balises J1 et J4 seront positionnées sur les voies de rétablissement des VC à l'extérieur des courbes afin d'optimiser la perception des virages et renforcer la présence de danger.

Des balises J3 matérialiseront la nouvelle intersection entre la RD 1075 et l'"Avenue Philibert Le Beau".

4.8.2 Signalisation de police

L'intersection entre les deux voies communales rétablies sera aménagée sous le régime de la priorité à l'arrêt (STOP), avec priorité donnée à l'"avenue Philibert-Le-Beau".

De même, le débouché de la nouvelle voie (l'"avenue Philibert-Le-Beau") sur la RD 1075 fera l'objet d'un aménagement sous le régime du STOP, la RD 1075 conservant la voie prioritaire.

Afin de sécuriser les mouvements d'insertion et de traversée au niveau de l'intersection, la vitesse réglementaire sur la RD 1075 sera limitée à 70 km/h dans le secteur concerné.

Des panneaux A1d seront implantés sur les deux voies communales afin d'annoncer une succession de virages dont le premier est situé à gauche, et ainsi inciter les usagers à adapter leur vitesse et leur comportement de conduite.

Le tonnage sera limité à 3.5 t sur les voies communales, hors desserte locale.

4.8.3 Signalisation directionnelle

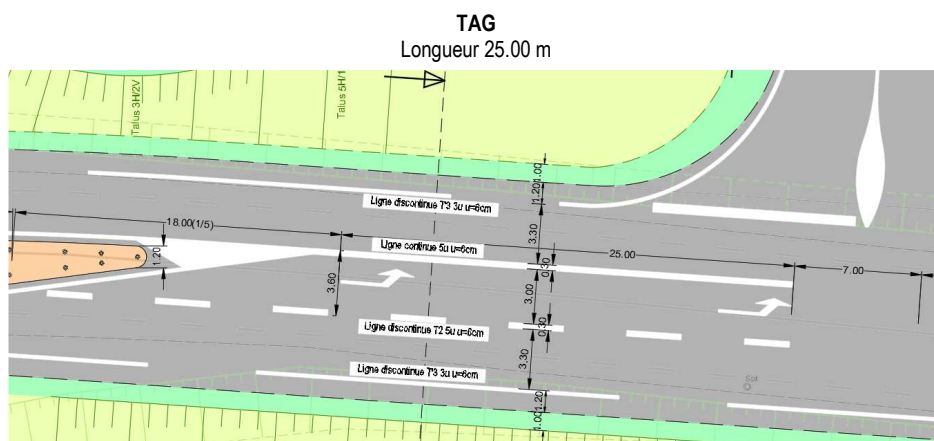
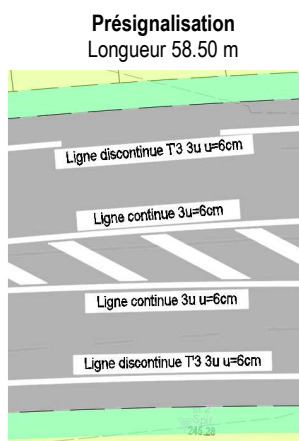
Le schéma directeur de signalisation directionnelle ne prévoit pas la mise en place de panneaux de jalonnement pour ce carrefour.

4.8.4 Signalisation horizontale

Valeur de l'unité de largeur des marquages (u) :

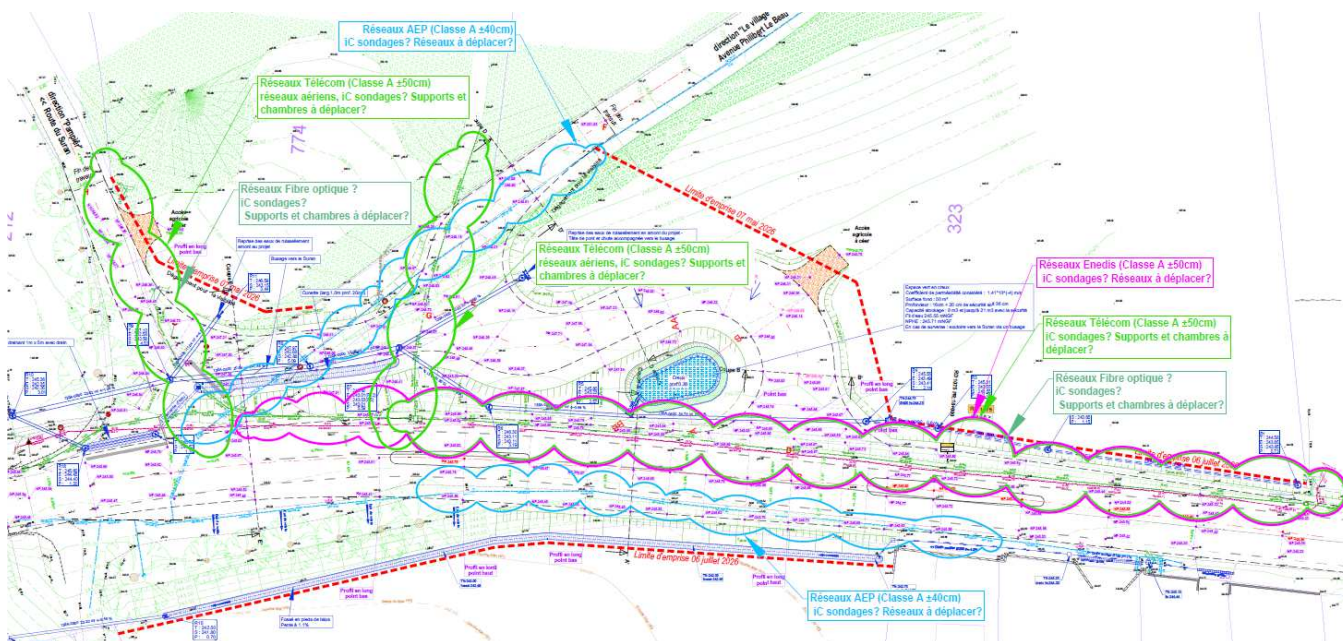
- pour les voies communales : **u = 5 cm**,
- pour la RD 1075 : **u = 6 cm**.

□ TAG RD 1075 :



4.9 : Réseaux

Certains réseaux étant susceptibles d'être impactés par les travaux, les concessionnaires ont été sollicités le 16 juin afin d'étudier la compatibilité de leurs ouvrages avec le projet et de déterminer, le cas échéant, la nécessité éventuelle de leur dévoiement.



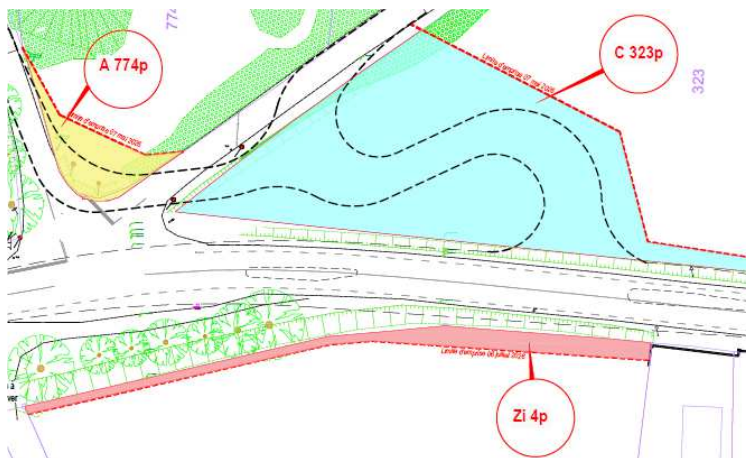
4.10 : Aménagements paysagers - Compensation



Afin de compenser les incidences du projet sur les milieux naturels, une haie de longueur équivalente au linéaire supprimé ainsi qu'une zone de prairie de fauche mésophile seront recréées.

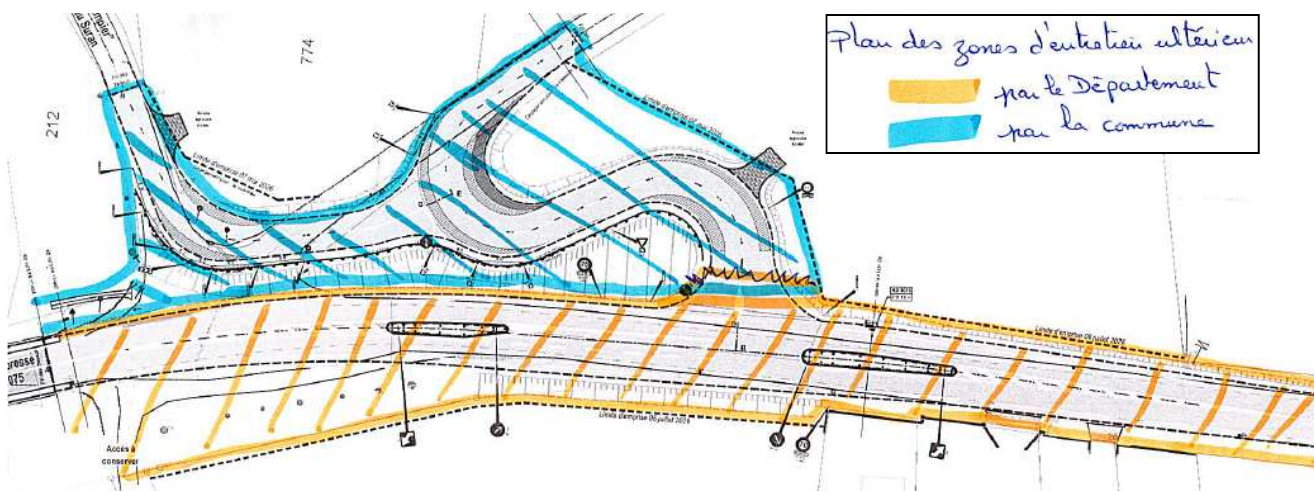
4.11 : Acquisitions foncières

Parcelle A 774p : 230 m²
Parcelle C 323p : 2 270 m²
Parcelle ZI 4p : 280 m²



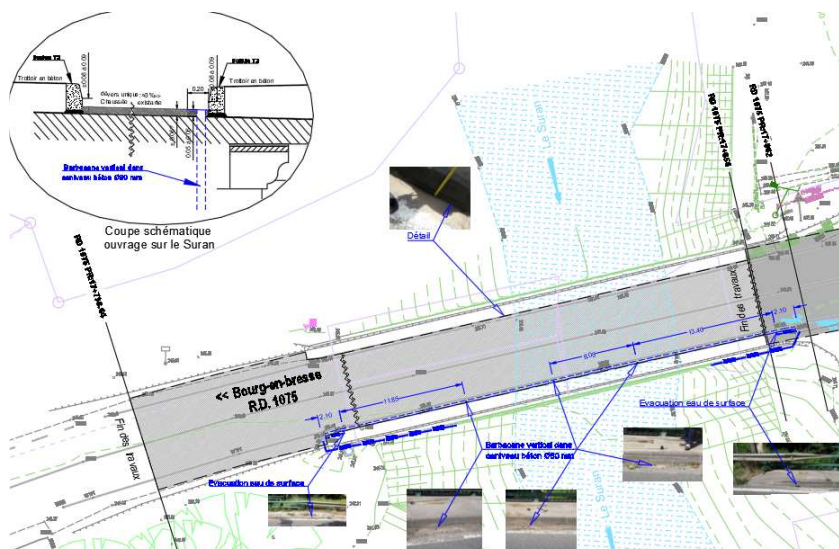
4.12 : Entretien ultérieur

Le Département et la Commune seront responsables de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien des voies relevant de leurs domaines respectifs.



4.13 : Travaux hors opération

Les travaux de réfection de la couche de roulement sur le pont sur le Suran ainsi que la reprise des joints de dilatation seront intégrés au futur DCE mais ne font pas partie de l'opération proprement dite.



4.14 : Allotissement des travaux

Les travaux feront l'objet d'un marché unique et seront réalisés en suivant l'ordonnancement suivant :

- les travaux préparatoires,
- les terrassements,
- l'assainissement pluvial,
- les îlots,
- les chaussées,
- les modelages et aménagements paysagers,
- les équipements,
- la signalisation.

4.15 : Phasage des travaux

Les plans de phasage seront établis et fournis par l'entreprise lors de la remise des offres.

Les travaux réalisés sur la RD 1075 seront exécutés sous circulation, avec la mise en place des mesures d'exploitation et de signalisation temporaire adaptées.

La circulation sur les voies communales pourra être ponctuellement interrompue durant certaines phases de travaux, notamment lors des opérations de raccordement.

Article 5 - ESTIMATIF FINANCIER

5.1 : Montant estimatif des travaux liés à l'opération

Estimation phase études préliminaires : 770 000 € TTC.

Estimation AVP en cours.

- ⇒ **Le coût estimatif des travaux en phase AVP, intégrant les conclusions de l'étude hydraulique réalisée par SEGIC, sera supérieur à l'estimation établie lors des études préliminaires.**

Ne sont pas compris :

- tous les frais d'études,
- les frais d'acquisitions foncières,
- le cas échéant, les déviements des réseaux (concessionnaires),
- les frais d'entretien ultérieur,
- la mission de coordination sécurité et protection de la santé (SPS)...

5.2 : Montant prévisionnel des travaux hors opération

Estimation AVP en cours.

5.3 : Financement de l'opération

Le financement de l'opération sera assuré à parts égales par la Commune de Pont-d'Ain et le Département, chacun contribuant à hauteur de 50 % du montant de l'opération.

Article 6 - PLANNING PREVISIONNEL

La durée des travaux est estimée à **4 mois**, hors intempéries et **déplacements éventuels des réseaux par les concessionnaires**.

Le planning prévisionnel envisage une mise en service de l'aménagement début septembre 2027 sous réserve du planning prévisionnel suivant :

 AVP minute	: Mi-Juillet 2026
 validation AVP	: Fin juillet 2026
 rédaction DCE	: Août / Septembre 2026
 avis préfecture RGC	: Octobre 2026
 cas par cas	: Octobre 2026
 porter à connaissance	: Octobre 2026
 mise en ligne DCE (1 mois)	: Octobre 2026
 Analyse +négo. (2 mois)	: Novembre / Décembre 2026
 CAO	: Janvier 2027
 notification du marché	: Février 2027
 période de préparation (2 mois)	: Mars / Avril 2027
 début des travaux (durée 4 mois)	: Mai 2027 (<i>hors aléas climatiques...</i>)
 fin des travaux (réception des travaux)	: Fin août 2027

ANNEXES

Annexe 1 : Etude préliminaire

Annexe 2 : Comptages novembre 2025

Annexe 3 : Carottages chaussées

Annexe 4 : Amiante & HAP

Annexe 5 : DT réseaux

Annexe 6 : Topo & Géo-détection

Annexe 7 : Etudes géotechniques (GEOLITHE)

Annexe 8 : Pré-diagnostic environnemental (ECOTOPE)

Annexe 9 : Diagnostic hydraulique (SEGIC)

Annexe 10 : Dimensionnement hydraulique (SEGIC)

Annexe 11 : Distances de visibilité

Annexe 12 : Girations

Annexe 13 : Redans d'ancrage